



Inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'exposition au risque routier chez les jeunes, enquêtes pilote

Mohamed Mouloud Haddak, Pascal Pochet, Judit Vari, Ildir Licaj, Eliette Randriantovomanana, Dominique Mignot

► To cite this version:

Mohamed Mouloud Haddak, Pascal Pochet, Judit Vari, Ildir Licaj, Eliette Randriantovomanana, et al.. Inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'exposition au risque routier chez les jeunes, enquêtes pilote : Rapport intermédiaire n°2 du projet Isomerr Jeunes. 2009. halshs-00668546

HAL Id: halshs-00668546

<https://shs.hal.science/halshs-00668546>

Submitted on 9 Feb 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Institut national de recherche sur
les transports et leur sécurité



Université Claude Bernard



Lyon 1

UMRESTTE - Unité Mixte de Recherche Épidémiologique et de Surveillance Transport Travail Environnement - UMR T 9405



LET – Laboratoire d'Economie des Transports
(UMR 5593 CNRS – ENTPE – Université Lumière Lyon 2)

Inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'exposition au risque routier chez les jeunes

ISOMERR – Jeunes

Rapport intermédiaire n°2 : Enquêtes pilotes



**Mohamed Mouloud Haddak, Pascal Pochet, Judit Vari, Idlir Licaj,
Eliette Randrianтовomanana, Dominique Mignot**

PREDIT GO2 – Economie de la sécurité routière

Subvention N° 07MTS055

MEDDM / DRI

Novembre 2009

Rapport ISOMERR-Jeunes n°2 – « Enquêtes pilotes »
Rapport Umrestte

Les auteurs

Mohamed Mouloud Haddak	Ingénieur de recherche, chercheur en épidémiologie des accidents de la route, Umrestte, Coordinateur du projet
Pascal Pochet	Chargé de recherche MEEDDM en socio-économie des transports, Let - Entpe
Judit Vari	Chargée de recherche post-doctorante en sociologie à l'Umrestte, allocation post-doctorale Inrets
Idlir Licaj	Doctorant Umrestte en épidémiologie, Ecole Doctorale EDISS de l'UCBL, Allocation doctorale de recherche de la région Rhône-Alpes
Eliette Randriantovomanana	Doctorante Umrestte en sociologie, E.D. n°483 en sciences sociales, Univ. Lyon2, Allocation doctorale de recherche Inrets
Dominique Mignot	IPC, Inrets - Direction Scientifique et chercheur en socio-économie des transports associé au Let

Les unités de recherche

- Inrets – Umrestte, 25 avenue François Mitterrand, case 24 - 69675 Bron cedex
- Let – Entpe, 3 rue Maurice Audin - 69518 Vaulx-en-Velin Cedex

Le financement

- Le PREDIT GO2, « Economie de la sécurité routière », Subvention N° 07MTS055, MEDDM / CGDD / DRI
- le Cluster de recherche n°8, « Transport, Territoire et Société », de la Région Rhône-Alpes (Allocation Doctorale de Recherche et financement)
- L'Inrets, Allocation Doctorale de Recherche et Allocation post-Doctorale du MESR

SOMMAIRE

RESUME	4
INTRODUCTION	5
I. BASES DE DONNEES ADMINISTRATIVES, DE MOBILITE, D'EXPOSITION AU RISQUE ROUTIER ET D'ACCIDENTS DE LA ROUTE DANS LE SYSTEME STATISTIQUE FRANÇAIS	7
I.1. Les outils statistiques de recensement des accidents de la route	7
I.2. Les enquêtes auprès des ménages sur la mobilité	10
I.3. Outils de mise en commun et de diffusion des bases de données sociales.....	12
I.4. Conclusion.....	15
II. METHODOLOGIE DE L'ENQUETE TRANSVERSALE AUPRES DES LYCEENS DU RHONE.....	16
II.1. Objectifs de l'enquête épidémiologique transversale.....	16
II.2. Matériel et Méthodes	16
II.3. Analyse statistique	22
III. ENQUETE PILOTE QUANTITATIVE DANS LES LYCEES.....	24
III.1. Conditions et contexte de l'enquête.....	24
III.2. Caractéristiques générales des lycées et de leurs populations.....	25
III.3. Caractéristiques sociales générales	30
III.4. Caractéristiques épidémiologiques	39
III.5. Remarques conclusives.....	50
IV. ENQUETE PILOTE QUALITATIVE DANS LES COLLEGES	52
IV.1. Présentation de l'étude.....	52
IV.2. Résultats préliminaires	58
V. ENQUETES FINALES	65
V.1. L'enquête quantitative cas témoins	65
V.2. L'étude qualitative collège	67
CONCLUSION	68
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	69
TABLE DES MATIERES	70

RESUME

Les travaux présentés dans ce document représentent un essai pour répondre aux importants besoins de connaissance et de compréhension des facteurs sociaux, territoriaux et de conditions de mobilité qui jouent sur la façon dont est distribué le risque routier parmi les populations adolescentes.

Après un bref exposé des bases de données existantes en sécurité routière et en mobilité, un état des lieux des entrepôts de bases de données est réalisé. Les réflexions en cours sur l'accès aux bases de données administratives sont abordées, y compris dans le champ des transports.

Le rapport fait ensuite état des réflexions et des travaux menés en vue de réaliser une enquête *ad hoc*, enquête transversale, auto-administrée auprès d'un échantillon important d'adolescents, par le biais des lycées du Rhône. Si l'enquête en vraie grandeur (à l'échelle des établissements du Rhône) n'a pu finalement être réalisée faute d'autorisation, l'élaboration de sa méthodologie ainsi que la réalisation de l'enquête-pilote ont permis de réfléchir à différentes options de recueil, aux thèmes à cibler dans le questionnaire, à la façon de les aborder et de fournir ainsi de nombreux apports au projet Isomerr-Jeunes. La passation des questionnaires dans les établissements est riche en informations.

Ces apports sont d'ordre méthodologique (faisabilité technique de ce type d'enquête, forme du questionnaire, formulation des questions, impact sur les réponses, et retours des lycéens et de leurs professeurs), ou se situent sur le plan de la connaissance des phénomènes étudiés (*via* les résultats statistiques que font apparaître les réponses de cet échantillon test de 254 lycéens rhodaniens) et enfin de la connaissance du terrain d'étude (répartition géographique : centre, périphérie, hors agglomération), et des caractéristiques multiformes des établissements : selon le statut : public ou privé (sous contrat/hors contrat) ; selon le type de formation : polyvalents, généraux et technologiques ou professionnels y compris agricoles voire centres d'apprentissage.

Cette appréhension affinée du terrain et des caractéristiques des établissements nous a permis de mieux choisir les variables de stratification du plan de sondage pour tirer au sort un échantillon optimal d'établissements. Ce sont ces différents éléments qui sont présentés dans le présent rapport, ainsi que les débouchés en termes de méthodes de recueil de données rendus possibles à l'issue de cette étape du projet. En particulier, la méthodologie et les premiers résultats d'une enquête menée dans un collège de l'agglomération lyonnaise, mixant des méthodes quantitatives (questionnaires) et qualitatives (*focus group*) sont également présentés.

Mots clefs :

Lycéen, collégien, Rhône, conditions de vie, modes de vie, représentations, mobilité quotidienne, risque routier, accident de la route, comportement à risque, perception du risque, enquête transversale, enquête pilote, enquête cas-témoins, questionnaire auto-administré, méthodologie, biais d'enquête, tri à plat, enquête mixte quantitative / qualitative.

INTRODUCTION

Le présent rapport rend compte des réflexions et des travaux menés pour réaliser un recueil de données orienté sur les différents thèmes d'intérêt du projet Isomerr – Jeunes : sur la condition sociale des jeunes, les caractéristiques territoriales de leur lieu de vie, leurs activités et leur mobilité, et les éventuels accidents de la circulation subis et la représentation qu'ils se font du risque routier. Dans un premier temps a été approfondie la piste d'une enquête transversale sur un large échantillon de lycéens des établissements du Rhône, qui s'est transformée, par la suite, en d'autres formes d'enquêtes. Une telle enquête est tout d'abord apparue pertinente dans le projet Isomerr-Jeunes du fait d'un double constat :

1. L'hypothèse qui fonde cette collaboration entre l'Umrestte, unité de recherche spécialisée en épidémiologie sociale et le Let, équipe s'intéressant à la socio-économie des transports et notamment à la mobilité des citoyens, est celle de l'existence de relations fortes entre situation sociale, pratiques de mobilité et risque d'accidents routiers. Plus précisément, nous faisons l'hypothèse que l'existence de forts contrastes sociaux et territoriaux dans la mobilité et l'usage des modes de transport permettent de comprendre et d'expliquer en partie les fortes inégalités de risque routier observées chez les jeunes dans la littérature internationale (voir rapport n°1, Haddak et al., 2008), et que ces inégalités sociales face à la mobilité et au risque ne sont pas sans incidence sur le niveau de risque routier très élevé entre 14 et 25 ans. Or les conditions de mobilité et le risque d'accidents routier font traditionnellement partie de champs de recherche largement séparés. Et tout particulièrement, à l'exception de l'enquête nationale transport (difficilement utilisable pour une analyse focalisée sur le Rhône), aucun des systèmes d'enquête existants ne recueille simultanément ces deux types d'informations ;
2. Les conditions de vie et la situation sociale des jeunes et de leurs parents ne sont pas évaluables à travers le registre d'accidents (on connaît le lieu de résidence, l'âge et le genre, mais pas la profession ou le revenu de la personne accidentée ou de ses parents). A travers les enquêtes ménages déplacements, la situation sociale peut en revanche être appréciée, mais certaines orientations des modes de vie, ou encore les perceptions du risque, ne font pas partie non plus des thèmes abordés dans ces enquêtes.

Un réel besoin de connaissance existe donc sur les liens articulant ces différentes sphères, inégalités de situation sociale et spatiale et de conditions de vie, modes de vie, perception du risque, mobilité et risque d'accident routier, comme le montre le recensement des données administratives et des enquêtes existantes (1^{ère} partie). Pour tenter d'y voir plus clair, nous avons donc, dans le cadre de cette recherche exploratoire, souhaité mener une enquête épidémiologique transversale, auto-administrée, auprès des lycéens du Rhône, pendant des temps scolaires. Un plan de sondage, un questionnaire et les modalités d'enquête précises ont ainsi été réalisés, ainsi qu'une enquête pilote pour tester l'instrument et les modalités de recueil. L'enquête transversale n'a pu être menée faute d'avoir obtenu par l'Inspection d'Académie du Rhône l'autorisation de mener cette enquête.

Le dispositif méthodologique mis en place, que nous décrivons dans la 2^{ème} partie de ce rapport s'est néanmoins révélé utile pour d'autres études sur ce thème... mais aussi de façon plus immédiate et concrète, pour la suite du projet :

- évolution d'une enquête transversale « lycéens » vers une enquête « cas – témoin » qui reprend, en l'adaptant, le questionnaire du pilote de l'enquête transversale ;
- mise au point d'une méthodologie alliant étroitement recueil quantitatif (questionnaire

administré dans des collèges du Rhône), et qualitatif (focus group auprès de certains collégiens ayant répondu au questionnaire, entretiens individuels de leurs parents ayant donné leur accord). Le questionnaire sert ici de données de cadrage (sur une trame relativement proche du questionnaire du pilote « lycée ») et fournit des informations utiles à la réalisation et l'analyse des entretiens approfondis.

Par ailleurs, l'évaluation méthodologique de l'enquête pilote (grâce à la collaboration de 254 lycéens, de leurs professeurs et des proviseurs des quatre lycées partie prenante) offre également un certain nombre d'informations intéressantes sur la façon dont ce questionnaire a été reçu par les lycéens, sur le temps qu'il faut pour le remplir, sur la qualité des réponses (3^{ème} partie). Les résultats, tris à plat et tris croisés, mettent également en évidence différents éléments de connaissance : si les chiffres précis et les écarts présentés sont difficilement significatifs au plan statistique compte tenu de la taille limitée de l'échantillon, les ordres de grandeur qu'ils pointent sont très utiles pour fixer les idées en vue de recueils de données futurs. Est ensuite présentée l'enquête-pilote qualitative menée dans un collège situé en zone défavorisée de l'agglomération lyonnaise, travail effectué dans le cadre du travail de thèse d'Eliette Randrianovomanana en lien étroit avec le projet Isomerr – Jeunes (4^{ème} partie). Les suites à donner à ces deux enquêtes-pilote sont enfin présentées dans une 5^{ème} partie.

I. BASES DE DONNEES ADMINISTRATIVES, DE MOBILITE, D'EXPOSITION AU RISQUE ROUTIER ET D'ACCIDENTS DE LA ROUTE DANS LE SYSTEME STATISTIQUE FRANÇAIS

Le choix de réaliser une enquête spécifique pour étudier les inégalités d'exposition au risque routier provient des limites du système statistique existant. Ce système statistique est essentiellement constitué de bases de recensement d'accidents, qui peuvent être complétées ponctuellement par des enquêtes statistiques, nationales ou locales.

I.1. LES OUTILS STATISTIQUES DE RECENSEMENT DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

I.1.1. Les PV d'accidents routiers

Les PV d'accidents sont rédigés par les forces de l'ordre à l'issue du constat des faits et des auditions des impliqués, des ayant droit et des éventuels témoins. Ils sont destinés en priorité à la justice, mais, une copie est adressée à un organisme "TransPV" qui est chargé d'en transmettre une copie à chacune des compagnies d'assurance concernées par le sinistre. Pour ses besoins d'études, un labo de l'Inrets recevait également de la part de TransPV, une copie d'un échantillon au 1/50^{ème} de ces procédures. Jusqu'en 1980, les PV étaient transmis sous forme de photocopie et depuis, ils sont transcrits sur disquette CD-Rom. Le format et le contenu des procès-verbaux sont plus riches lorsque la rédaction est effectuée par la gendarmerie mais, des progrès ont été accomplis par la police.

Les procès-verbaux portent sur les accidents corporels uniquement et permettent d'alimenter le fichier des BAAC. Les fiches de PV recueillent un nombre conséquent d'informations, sur les circonstances de l'accident : date heure et lieu, type et état de la voirie, météo, type de collision, caractéristiques du ou des véhicules impliqués et usage ou non d'équipements de sécurité comme le casque ou la ceinture ; informations spécifiques sur le piéton si l'accidenté était à pied (nature de l'action réalisée, seul/ accompagné), ainsi que des informations sur l'accidenté : âge, sexe, activité – profession, possession du permis de conduite et date d'obtention. Ces différentes informations alimentent le fichier des BAAC.

En revanche, l'adresse du domicile de l'accidenté n'est pas saisie. L'adresse est pourtant essentielle pour mener une analyse socio-territoriale avec une résolution suffisamment fine pour être pertinente (à l'IRIS). Une analyse précise des disparités socio-territoriales de risque routier nécessite, en l'état actuel du système de recensement des accidents routiers, de numériser les PV et de repérer et coder les adresses à l'IRIS à l'aide de bases d'adresses ou de SIG. C'est la méthode qui a été retenue dans le cadres d'une analyse comparée des accidents de résidents de zones urbaines sensibles de l'agglomération lilloise et de zones témoin, (Fleury et al., 2010). La lourdeur du travail de constitution du fichier, de codage et d'apurement permet difficilement de systématiser de telles reconstitutions à l'ensemble d'un département ou d'une grande région urbaine. Autre limite : certains accidents ne sont pas recensés, comme le montrent des comparaisons avec le registre des accidentés du Rhône (Amoros et al., 2007). Il s'agit notamment des accidents qui n'impliquent qu'une personne, en véhicule ou à pied, les sous-déclarations pouvant être liés à la peur des frais induits par l'accident. Rien ne dit que ces sous-déclarations soient identiquement distribuées selon les

milieux sociaux ou les différents types de territoires, et cela peut avoir des conséquences sur la mesure des écarts de risque routier.

1.1.2. Le fichier des BAAC

Alimenté par la saisie des PV d'accidents, le fichier des BAAC (Bulletins d'Analyse des Accidents de la Circulation) est géré par le SETRA et analysé au plan national par l'ONISR et local par les services du MEEDM, les CETE et CERTU. Il est à noter que, dans une perspective d'étude des inégalités sociales de risque routier, la variable « activité – profession » n'est pas très précise : ainsi, si les ouvriers sont distingués en une catégorie propre, les employés sont classés avec les cadres moyens, les personnes au RSA sont vraisemblablement classées dans « autre » comme les femmes au foyer ; la profession (ou l'ancienne profession) des chômeurs et des retraités n'est pas connue... De plus la précision du recueil est variable selon les procès verbaux. En particulier, le champ « activité – profession » n'est pas toujours rempli, ce qui réduit la fiabilité des analyses en termes d'inégalités sociales qui en découlent. Autre limite, la non-saisie informatique de l'adresse précise du domicile de l'accidenté (seul le département l'est) exclut d'envisager une analyse socio-territoriale à partir du fichier des BAAC. Seule base de recensement des accidents routiers sur le territoire, le fichier des BAAC permet certains traitements statistiques qui peuvent informer sur des disparités sociales de risque routier, à la précision du recueil près.

1.1.3. Le registre des accidentés du Rhône

Géré par l'ARVAC, association dévolue au recueil et à la diffusion de ses informations, le registre des accidentés du Rhône existe depuis 1996. C'est la source de recensement des accidents privilégiée dans l'étude ISOMERR. A la différence des PV d'accidents, la source d'informations ici est de nature médicale, professionnels de santé, médecins ou établissements hospitaliers. Toutefois, ce registre n'existe que pour le département du Rhône. Par son mode de recueil, il permet de connaître la gravité des blessures dues à l'accident. Second apport par rapport aux PV et au fichier des BAAC, le registre recense mieux les accidents bénins et les accidents n'impliquant qu'un seul véhicule ; de même, les biais de recueil selon les différentes catégories d'usagers sont significativement différents (Amoros et al., 2007). En réduisant les biais de sous-déclaration, il offre vraisemblablement une vue plus réaliste du panorama des accidents mais aussi des différenciations à l'œuvre en matière d'accidents routiers.

Moins complet que les BAAC sur les circonstances de l'accident, il ne recueille malheureusement pas la profession et la catégorie sociale de l'accidenté, mais seulement l'âge, le sexe, les adresses des lieux de résidence et d'accident, des derniers renseignements ouvrant la possibilité, après codage à l'IRIS, d'analyses de disparités socio-territoriales. Il peut également servir de vivier pour des enquêtes complémentaires auprès des accidentés, longitudinales (la cohorte ESPARR) ou transversales (*cf.* le projet d'enquête cas témoin présenté dans la 4^{ième} partie). Un recueil de la PCS de la personne (et de la PCS du père, pour les enfants), constituerait une amélioration sensible, ouvrant la voie à l'analyse simultanée de l'impact des facteurs sociaux individuels (ou du ménage) et contextuels (liés à la zone de résidence) par des analyses multi-niveaux.

1.1.4. Les données des assureurs

Les compagnies d'assurance réunies au sein de deux familles, la Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA) et le Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances

(GEMA), n'ont pas obligation de publier rapidement des statistiques de sinistralité qui leur sont utiles pour déterminer le montant des primes, mais d'indemniser le plus vite possible les victimes de la route (FFSA et GEMA, 2002).

Les niveaux d'indemnisation s'appuient sur les notions d'incapacités temporaire et permanente. Les montants d'incapacité totale temporaire (ITT) sont déterminés d'après la durée d'invalidité temporaire (DITT) et l'occupation professionnelle de la victime après avis de l'expert mandaté par l'assureur. L'expert établit un rapport basé sur le dossier médical et propose une évaluation à la société d'assurance qui, à son tour, valide le rapport de l'expert et propose une indemnisation à la victime. La victime peut accepter l'évaluation et l'indemnisation proposées (règlement amiable) ou la contester auprès des tribunaux. Les indemnités correspondant aux taux éventuels d'incapacité partielle permanente (IPP) peuvent être fixées par les tribunaux, en cas de désaccord entre l'assuré et son assureur.

Les compagnies d'assurance dissocient les victimes de la route en trois grandes catégories :

- les tués, indépendamment du délai entre l'accident et le décès, du moment que la mort est la conséquence directe de l'accident ;
- les blessés avec incapacité partielle permanente (avec IPP),
- et les blessés sans incapacité permanente (sans IPP), avec ou sans ITT.

Les nouveautés concernent les fichiers mis à disposition par les compagnies d'assurances. Désormais, la FFSA et le GEMA ont les mêmes structures de fichiers et mettent en commun les enregistrements des données provenant des compagnies ou des mutuelles qui appartiennent à leur famille.

Le fichier des victimes décédées est resté pratiquement inchangé. Il donne d'une part, la description de la victime et du règlement et d'autre part, la valeur de l'indemnisation en droit commun. Afin de rapprocher les enregistrements de ce fichier avec ceux du fichier national issu des BAAC, les variables qui nous semblent prioritaires sont les suivantes : les dates de survenance du sinistre et du décès, le sexe, la date de naissance et la qualité de la victime au moment de l'accident (conducteur d'un véhicule à moteur, passager du véhicule assuré ou adverse, cycliste, piéton) et enfin la Cour d'appel du lieu de l'accident.

Depuis le début de 2003, le fichier des victimes blessées sans IP est intégré en temps réel au fichier des victimes avec IP. Il comporte, comme le précédent, d'abord la description de la victime et du règlement et ensuite la valeur de l'indemnisation en droit commun. Les variables qui seront examinées en priorité sont identiques à celles du fichier des victimes décédées avec la substitution à la date du décès par le nombre de jours d'incapacité temporaire et le taux d'Incapacité Permanente Partielle (I.P.P.) exprimé en %. Pour les victimes blessées avec IP, il conviendra également de tenir compte de la date de la transaction ou de la décision judiciaire et du code postal du département dans les cas de règlement par transaction amiable.

Les données sont centralisées par la FFSA, la base regroupe les données FFSA et GEMA sur les victimes d'accidents de la circulation. Mais, jusqu'à une date récente, ces données concernaient uniquement les victimes, décédées des suites de l'accident ou ayant subi une IPP (Incapacité Partielle Permanente), jugées non responsables et dont le dossier d'indemnisation est clos. Depuis 2002, les victimes avec ITT (Incapacité Totale de Travail) mais sans IPP sont également recensées.

Ce fichier est organisé selon la date de règlement du dossier. En l'état, ce fichier ne permet pas de comparaison approfondie avec les sources de données précédentes. Mais, il donne une indication du rapport entre le nombre de victimes avec IPP et le nombre de tués (non responsables et dont le dossier est clos).

Il renseigne notamment sur les délais de consolidation des blessures, les délais de règlement des dossiers et de réparation des victimes et de leurs ayants droits. Il renseigne également sur la gravité des incapacités et des dommages subis par les victimes mais ces informations pour être pleinement exploitables mériteraient d'être reliées aux tableaux lésionnels des victimes.

I.2. Les enquêtes auprès des ménages sur la mobilité

I.2.1. L'enquête nationale transport (ENT)

Réalisée tous les 10 à 15 ans sur le territoire métropolitain (1981-82, 1993-94 et 2007-2008), l'ENT (Enquête Nationale Transport et Communications en 1993-94, Enquête Nationale Transport et Déplacements en 2007-08) s'étend sur une année pour sa phase de recueil (mai 2007, avril 2008 pour la plus récente). Cette enquête très détaillée et assez complexe à réaliser recueille, pour ce qui nous intéresse, à la fois, dans le cas de l'ENTD 2007-08 :

- la mobilité de semaine et la mobilité de week-end, locale et de longue distance, pour un individu du ménage tiré au sort ou individu « *kish* »
- des données sur les accidents de circulation ayant entraîné des dommages corporels (pour tous les individus du ménage de 6 ans et plus, s'ils ne sont pas en cours de scolarisation et pour un scolaire ou étudiant du ménage tiré au hasard parmi l'ensemble des individus actuellement scolarisés¹).

L'enquête nationale transport est ainsi la seule base statistique qui permette de rapprocher, pour un même individu (l'individu *kish* du ménage, qui a répondu aux différents types de questions), et ce de façon précise : a/ condition sociale (avec des questions sur le revenu et la situation socioéconomique du ménage, le niveau d'étude, le statut et le profession de l'individu...), b/ conditions de réalisation de la mobilité et caractéristiques de cette mobilité et c/ survenue d'accident(s) de la route ayant entraîné, pour cet individu des dommages corporels.

Pour l'enquête de 2007-2008, les questions portent sur les accidents de la circulation intervenus lors des cinq dernières années et ayant entraîné des dommages corporels (selon l'appréciation de l'enquêté, que ces dommages aient ou non donné lieu à soins médicaux). L'accident (ou les accidents, s'il y en eu plusieurs) est décrit par différentes informations :

- l'année à laquelle il s'est produit,
- le fait qu'il ait impliqué un autre membre du ménage ou non,
- sa description préalable par un autre membre du ménage,

¹ Un individu scolaire ou étudiant choisi comme individu Kish pour répondre aux questions sur la mobilité de la veille (ou du jour ouvrable le plus récent de la semaine précédente où il est sorti de son domicile, sur la mobilité du dernier week-end et sur les voyages de longue distance (au cours des trois derniers mois) est automatiquement sélectionné pour répondre également aux questions générales sur les pratiques de mobilité et notamment pour les questions portant sur les accidents de la circulation. Cf. le questionnaire version « papier » pour plus de précision (Insee, non daté).

- le fait qu'il ait nécessité des soins (soins sans / avec médecin, hospitalisation de moins / plus de 24 h.) ;
- le fait que les forces de l'ordre aient été alertées et soient venues ou non sur les lieux ;
- si cet accident est intervenu dans le cadre d'une activité professionnelle, et si oui, s'il s'est produit lors d'un déplacement domicile-travail, en mission ou pendant une tournée ;
- le mode de transport de l'individu lors de son accident : piéton / véhicule et type de véhicule en 10 classes² (avec distinction conducteur / passager) ;
- le fait que cet accident ait impliqué ou non d'autres usagers (piéton(s) / usager(s) de véhicule / les deux) et le cas échéant le type du ou des véhicules impliqués (selon les 10 mêmes classes) ;
- le lieu de l'accident (agglomération/ rase campagne / autoroute), la période de la journée (jour / nuit) et enfin l'état de la chaussée (sèche / glissante).

Cette période de cinq ans permet d'enregistrer un nombre plus important d'accidents que sur l'année passée, mais il est à voir si cette vaste période de temps ne risque pas de donner lieu à des oublis de déclarations (« effet mémoire »), pour les accidents les plus anciens ou les plus bénins notamment.

Cette appréhension des accidents routiers avec dommages corporels est complétée par quelques questions concernant un véhicule (parfois deux) du ménage tiré au sort pour être décrit. Il s'agit ici uniquement des accidents de voiture, V.U.L. ou camping car du ménage (qu'ils soient purement matériels ou qu'ils aient entraîné des dommages corporels) qui se sont produits au cours des 12 derniers mois. Sont recueillies, les informations suivantes :

- le nombre total d'accidents,
- le nombre ayant impliqué des dommages (dommages matériels, même légers sur le véhicule / bris de glace / dommages corporels pour le conducteur / dommages corporels pour un passager ou une autre personne - piéton(s) ou autre(s) conducteur(s)) ;
- enfin le nombre d'accidents ayant entraîné une responsabilité totale ou partielle pour le conducteur, et le nombre ayant donné lieu à une diminution de bonus du contrat d'assurance du véhicule.

L'échantillon de l'ENT compte 14 200 ménages en 1993-94 et 20 200 en 2007-2008 (dont 18 600 individus de 6 ans et plus interrogés). Il peut donner lieu à des analyses par type d'espace (urbain / périurbain / rural, ou sur un groupe d'agglomérations d'une certaine taille par exemple). Mais pour des raisons de fiabilité statistique liée aux tailles de groupes, son utilisation ne peut bien entendu porter sur des espaces trop restreints ou spécifiques (une agglomération de province donnée par exemple) et ce, à plus forte raison si l'on se concentre sur un groupe d'âge, une catégorie de population ou d'usagers spécifique.

1.2.2. Les enquêtes ménages déplacement (EMD) locales

Réalisées périodiquement dans les grandes agglomérations françaises depuis les années 70 (et financées en grande partie par elles), les EMD sont construites autour d'un recueil de la

² Rollers, skate trottinette / Bicyclette / Cyclomoteur / Moto / Voiturette / Voiture / Véhicule utilitaire léger / Camion / Autobus, autocar / Autre.

mobilité de la veille (jours de semaine), des différents membres de plus de 4 ans des ménages enquêtés les EMD respectent la méthodologie standard édictée par le CERTU. D'où des enquêtes généralement comparables dans l'espace (entre agglomérations, pour une date de recueil proche), ou dans le temps (pour une même agglomération). Plusieurs EMD récentes ont élargi leur périmètre d'enquête, offrant des informations sur la mobilité des résidents périurbains, voire de certaines zones rurales proches comme à Grenoble (2001-02) ou Lyon (2005-06).

Un relevé des fréquences habituelles d'usage des différents modes de transport permet de compléter les informations sur l'usage des modes obtenues à partir de la mobilité de la veille. Les questions de nature sociodémographique permettent de construire des catégories sociales de ménages ou d'individu : revenu en classe (30% de non-réponses), PCS, niveau d'étude, type de logement et type d'occupation du logement, codage spatial assez fin (mais différent du codage en IRIS), taille du ménage et nombre d'enfants, etc. Aucune information spécifique aux accidents routiers n'est demandée dans les EMD locales. Toutefois, dans le cas du département du Rhône où l'on a la chance de disposer à la fois d'un recensement précis des accidents corporels (le registre Arvac), et d'une photographie de la mobilité sur la plus grande part de ce périmètre (à travers l'EMD de 2005-06), le rapprochement de ces deux types d'informations doit permettre, pour des catégories d'âge, de genre et socio-territoriales (zones avec / sans ZUS) d'estimer des taux d'exposition au risque routier par mode de transport.

I.3. Outils de mise en commun et de diffusion des bases de données sociales

Deux grands réseaux de bases de données se sont développés au cours des dernières années en France :

1. Le réseau Quetelet des bases de données en sciences humaines et sociales, maintenant bien en place, est qui s'étend progressivement à l'ensemble du territoire,
2. Le projet PLASTICO, piloté par l'IRESP, pour la création d'une PLAt-forme Scientifique et TechnIque pluri-organismes pour l'aide à la gestion de COhortes et de grandes enquêtes épidémiologiques.

1.3.1. Le réseau Quetelet

Après plus de 20 ans de réflexion et d'expériences diverses, suite au rapport Silberman (1999), en 2001, un Comité Interministériel de Concertation pour les Données en Sciences Humaines et Sociales est créé par décret. Ce décret en fixe la composition, le mode de fonctionnement, les missions et les structures associées. Les missions assignées à ce comité sont :

- de s'informer des activités de production et d'utilisation des données ;
- de déterminer les ensembles de données dont l'intérêt scientifique justifie le recueil, la préservation et la diffusion pour la recherche ;
- de faire des propositions afin de contribuer à la promotion de la formation à l'utilisation des données, l'accès des chercheurs et des enseignants-chercheurs aux données utiles aux sciences humaines et sociales ainsi qu'au développement des recherches utilisant les grands fichiers de données ;

- de formuler des propositions en vue de la production de grandes enquêtes utiles à la recherche ;
- d'émettre des avis sur les conditions favorisant la mobilité des personnels entre l'enseignement supérieur, les organismes de recherche et les organismes producteurs de données.

Ce dispositif est organisé en trois niveaux. Le comité national est chargé de la concertation et négociation, organisation et contrôle des accès (garanties vis-à-vis des producteurs de données). Ce comité comprend les représentants des tutelles, du CNRS, de la Conférence des Présidents d'Université, des Archives nationales, du CEREQ et de la CNIL. Il est doté :

- d'un Conseil Scientifique,
- d'un secrétariat général chargé de préparer ses travaux et de veiller à la mise en œuvre de ses avis et propositions,
- Et d'un dispositif de mise en œuvre : le réseau Quetelet.

Le réseau Quetelet est l'émanation du Comité National. C'est un réseau d'unités pour la diffusion de données. Il est constitué des trois unités partenaires fondatrices qui constituent le noyau initial du Réseau Quetelet. Elles apportent leurs expériences au projet de mise à disposition des données d'enquêtes et collaborent sur les questions d'archivage, de documentation et de diffusion des données. La diffusion des enquêtes s'inscrit dans le cadre du règlement d'ensemble adopté par le Comité de concertation pour les données en Sciences Humaines et Sociales :

- l'ADISP, Archives de données issues de la statistique publique du Centre Maurice Halbwachs - Paris
- Le CDSP, Centre de Données Sociopolitiques – Paris,
- Le service des enquêtes et des sondages de l'INED (Institut National des Etudes Démographiques) – Paris.

Le réseau établit un lien direct entre les données archivées par les unités partenaires et le milieu de la recherche. Il a pour missions :

- L'archivage des données
- La diffusion des données
- La valorisation des données

Certains producteurs de données, notamment dans le domaine de la santé (IRDES, OFDT, INPES), diffusent leurs enquêtes à travers le Portail du réseau Quetelet. Les conditions d'accès sont indépendantes de celles définies dans le règlement d'ensemble.

Le réseau se s'étend progressivement à l'ensemble du territoire : après la plate-forme de Lille, la plate-forme de Lyon vient de démarrer en 2009. D'autres plateformes sont en cours de mise en place. Les fonctions de ces centres sont l'information, l'aide à l'utilisation et l'appui aux utilisateurs.

Les perspectives :

- Accès aux données confidentielles (données individuelles) secret statistique (loi de 1954, loi de protection des données individuelles, comité du secret statistique, CNIL), accès pilote aux données confidentielles ;
- Perspectives Européennes : grandes infrastructures de recherche, ...

Le réseau participe à la phase préparatoire du projet de construction d'infrastructures européennes du *Council of European Social Science Data Archives* (CESSDA PPP) qui résulte de la roadmap publiée en 2006 par l'*European Strategy Forum on Research Infrastructures* (ESFRI)². Un accord avec l'ICPSR (*Interuniversity Consortium for Political and Social Research*) permet aux chercheurs français d'accéder aux données diffusées par l'ICPSR. Le réseau Quetelet doit devenir un portail d'accès aux données en SHS aussi bien européennes qu'internationales.

1.3.2. Le projet PLASTICO

A l'instar des chercheurs en sciences humaines et sociales, les chercheurs en sciences de la vie ambitionnent de mutualiser les compétences et moyens pour la recherche en santé publique. Dans le préambule de la convention constitutive du GIS-IReSP, il est écrit : « La création du Groupement d'Intérêt Scientifique « Institut de Recherche en Santé Publique » répond au vœu des institutions partenaires de développer et de promouvoir « hors murs » la recherche en santé publique, en instaurant un partenariat respectant leur autonomie ».

En 2007, le GIS-Institut de Recherche en Santé Publique fait suite à l'Institut Virtuel de Recherche en Santé Publique (IVRSP). Depuis, d'autres partenaires se sont rajoutés et l'IReSP compte maintenant 24 partenaires. La direction de l'IReSP s'appuie sur trois instances pour mettre en œuvre le suivi des orientations stratégiques :

- le Comité Directeur regroupant les représentants des partenaires,
- le Conseil Scientifique,
- et le Comité d'Orientations Stratégiques.

Depuis mai 2008, l'IReSP a rejoint l'un des huit instituts thématiques de l'Inserm, l'Institut "Santé Publique. Ce rapprochement permet une coordination étroite avec cet acteur majeur de la recherche en Santé Publique. Dans ce cadre, le GIS est autonome en termes de politique de soutien à la recherche.

Les missions du GIS-IReSP sont :

- la définition d'une politique scientifique de recherche en Santé Publique
- la mise en place d'une politique de gestion des outils collectifs
- la mise en œuvre d'activités d'aide à la décision et d'expertise
- le développement d'une politique de communication et de valorisation

L'une des missions de l'IReSP est de mettre en place une politique de gestion des outils collectifs. Il s'agit de faciliter l'accès des chercheurs aux bases de données médico-administratives. C'est dans ce cadre que la plateforme scientifique et technique Plastico (pour PLAtforme Scientifique et TechnIque pour l'aide à la gestion de COhortes et de grandes enquêtes) est financée par l'IReSP. Les activités prévues de la plateforme sont essentiellement :

- l'accès à des grandes bases de données nationales gérées par l'Assurance maladie, la Cnav et l'Inserm (accès, identification des sujets, transmission sécurisée, vérification de cohérence et de complétude, maintien de l'intégrité des données) ;
- le « traçage » de sujets inclus dans des cohortes,

- l'appariement sécurisé de données individuelles en provenance de bases de données nationales (rôle de « Centre d'appariement sécurisé ») ;
- la vérification et validation des diagnostics par croisement de diverses sources,
- la saisie utilisant des techniques de lecture automatisée de documents (LAD).

I.4. Conclusion

L'émergence de ces réseaux de bases de données ouvre des perspectives dans le champ de la recherche en transport et en sécurité routière. Le champ des transports participe à l'alimentation de ces réseaux, par la mise à disposition du réseau Quetelet, des bases de données des enquêtes nationales transport. Une réflexion propre est également menée à différents niveaux :

- au niveau européen, suite au projet SafetyNet (6^{ème} PCRD) et au développement de l'Observatoire Européen en Sécurité Routière (ERSO),
- au niveau national : débats autour de l'évolution du fichier BAAC et des accès aux PV, création d'une PFI à l'Inrets autour de la question des grandes bases de données en transport.

La question de la mise en commun des données de trafic, des données de mobilité, des données d'accident et des données sociodémographiques et socioéconomiques est une des questions clés commune aux deux niveaux de réflexion. Cette mise en relation de bases ou de sources de données de nature très diverse laisse ouvertes un certain nombre de questions dont :

- les enjeux réglementaires, éthiques et de confidentialité et les liens avec la Cnil,
- les modalités d'accès des chercheurs aux bases de données administratives et les enjeux institutionnels d'une mise en place d'une plateforme scientifique et technique commune ;
- les aspects techniques concernant les modalités d'appariement individuel de données à caractère personnel et l'enrichissement de fichiers par la fusion d'informations issues de fichiers de source différente dans une base unique ;
- les modalités de centralisation et de mise à disposition en retour des bases de données ainsi constituées.

Néanmoins, dans un contexte où la réalisation d'enquêtes statistiques *ad hoc* est généralement coûteuse et complexe à mettre en œuvre (voir la section II de ce rapport), l'accès à, et le croisement de bases de données administratives et d'enquêtes préexistantes à des fins d'étude et de recherche s'avère essentiel. En particulier, l'expérience des recherches sur l'exposition au risque ou sur le devenir des victimes, montre l'intérêt de disposer en routine de données sur la cartographie socio-économique des territoires au niveau le plus fin. Mais, ces données pour être exploitables, doivent pouvoir être reliées aux lieux des accidents et aux origines et destinations des impliqués dans les accidents, tout en veillant à préserver le caractère anonyme des fichiers. Ainsi le lieu d'habitation doit être préalablement identifié par un ou plusieurs codes ou indicateurs permettant de localiser la zone géographique de manière plus fine que le code commune, en particulier pour les grandes agglomérations. Le plus intéressant de ces codes est le code IRIS 2000, car il permet de caractériser finement les territoires au plan social et démographique.

II. METHODOLOGIE DE L'ENQUETE EPIDEMIOLOGIQUE TRANSVERSALE AUPRES DES LYCEENS DU RHONE

Dans cette partie méthodologique, sont présentés les principaux éléments du protocole élaboré pour l'enquête transversale auprès des lycéens du Rhône. Nous commençons par présenter les objectifs de l'enquête et particulièrement la population-cible, puis le questionnaire de l'étude ainsi que les résultats attendus de l'enquête. L'objectif de cette partie est de présenter les démarches scientifique, méthodologique et administrative élaborées pour la mise en route d'une enquête épidémiologique transversale au sein d'établissements scolaires.

II.1. Objectifs de l'enquête épidémiologique transversale

L'enquête transversale a pour objectif général d'examiner les relations entre les déterminants contextuels (socioéconomiques, démographiques, territoriaux) et individuels (caractéristiques sociales, perception du risque) d'une part et le comportement, la mobilité, l'exposition au risque routier et la survenue d'accidents (particulièrement les accidents de la route), d'autre part.

En s'appuyant sur les données IRIS-INSEE, nous souhaitons notamment montrer que les caractéristiques socioéconomiques du lieu ou quartier d'habitation agissent, indépendamment des déterminants socioéconomiques individuels ou en s'ajoutant à ceux-ci, sur le niveau d'accident des lycéens du département du Rhône.

Dans le cadre de cet objectif général, l'étude doit permettre également :

- 1 d'améliorer la connaissance de la population des élèves de seconde, première (et équivalents), en ce qui concerne leur style de vie personnel, leurs pratiques de mobilité, leur expérience de la prise de risque ou de l'accident pour eux ou leurs proches, leur sensibilisation au risque routier,
- 2 d'approfondir la compréhension des mécanismes d'acquisition de comportements, de l'efficacité des politiques de prévention, des différences culturelles...
- 3 de contribuer à l'adaptation des campagnes de prévention à chaque contexte et groupe-cible.

II.2. Matériel et méthodes

La méthodologie est celle d'une enquête épidémiologique transversale chez les élèves des établissements d'enseignement de l'académie de Lyon, bassin du Rhône. Les lycéens sont invités à répondre à un questionnaire que nous avons testé lors de l'étude pilote.

II.2.1. Population cible

La population cible est celle des élèves de seconde, de première et classes équivalentes. Il s'agit d'une importante période de découverte de l'autonomie et de l'acquisition d'expériences propres en matière de mobilité, avant que l'accès massif à la conduite automobile ne vienne signifier un nouveau changement des conditions de déplacement. Par l'entrée au lycée, les loisirs en dehors de la famille, les sorties, les rencontres, les adolescents ont la possibilité de s'autonomiser du contexte familial. De plus, selon les données du registre des victimes

d'accidents de la route dans le Rhône, c'est généralement aux alentours de l'âge de 15-17 ans, avec l'accès aux deux-roues motorisés, que l'on observe un pic d'accident, pour les garçons.

Les établissements au sein desquels les lycéens devaient être enquêtés, ont été sélectionnés parmi les 135 lycées présents dans le Rhône :

Lycées publics : 30 lycées professionnels, 37 lycées généraux et technologiques.
Lycées privés : Sous contrat : 21 lycées professionnels, 33 lycées généraux
Hors contrat : 8 lycées professionnels, et 7 lycées généraux et technologiques

En 2006, l'Inspection Académique comptabilisait dans le département du Rhône 15 831 adolescents inscrits en seconde des lycées généraux et technologiques (aussi bien privés que publics). Le nombre de jeunes inscrits en première s'élevait à 14 082.

II.2.2. Nombre de sujets nécessaires

Le calcul du nombre de sujets nécessaires est réalisé sous différentes hypothèses raisonnables et notamment en s'appuyant sur les résultats de littérature et ceux du registre.

Compte tenu des risques statistiques acceptés (risque $\alpha = 5\%$, risque $\beta = 20\%$), en considérant la différence attendue des fréquences de survenue des accidents de la circulation entre couches sociales extrêmes, estimées suivant les données de la littérature (RR, risque relatif de l'ordre de 2), ainsi que les incidences annuelles observées dans le Registre (de l'ordre de 1,4 % pour cet âge),

Dans l'hypothèse d'une incidence de $P_0 = 1\%$ chez les plus favorisés, le tableau 1 donne le nombre de sujets nécessaires à interroger selon les différents critères socio-économiques retenus pour la classification de la population rhodanienne dans deux cas de figure concrets :

Tableau 1 : Taille d'échantillon nécessaire pour différents niveaux de risque relatif selon deux hypothèses de répartition entre groupes à comparer

Risque Relatif RR	Nombre total de sujets nécessaire C1 ($n_0 = n_1$)	Nombre total de sujets nécessaire C2 ($n_0 = 4*n_1$)
1,2	85 380	32 553
1,35	29 754	15 625
1,4	23 258	9 085
1,5	15 494	6 010
2,0	4 632	1 777

Première classification (C1) : la population est composée de 50 % d'ouvriers et employés (n_1) appartenant à la catégorie socioéconomique la moins aisée, les 50 % restant étant constitués des catégories socioprofessionnelles plus aisées (n_0).

Deuxième classification (C2) : la population du département du Rhône se répartit en 20 % en zone urbaine sensible (n_1) et 80 % hors zone urbaine sensible (n_0).

Un effectif de 15 000 élèves permettrait de mettre en évidence un risque relatif de 1,5 pour le premier type de répartition et de 1,35 pour le deuxième type de répartition. Un tirage aléatoire d'un tiers des lycées du Rhône devrait permettre d'obtenir un échantillon de taille suffisante.

Les lycées sont de taille différente selon la zone géographique, le statut et le type de formation. Nous proposons donc de sélectionner un tiers des lycées.

II.2.3. Plan de sondage des lycées

Les établissements d'enseignement secondaires ont ainsi été classés selon trois strates :

- 1 Leur localisation géographique : le département du Rhône est divisé en trois zones géographiques : les deux villes denses de Lyon et Villeurbanne, les autres communes du Grand Lyon appelées ici « zone périphérique de Lyon », le reste des communes du Rhône « hors Grand Lyon », considérées comme une zone périurbaine ou rurale ;
- 2 leur statut (public ou privé) ;
- 3 et leur type de formation : établissement professionnel ou général, technologique ou polyvalent. Les lycées polyvalents ont été regroupés avec les lycées généraux et technologiques. Les lycées agricoles sont intégrés dans ces groupes.

Un tirage aléatoire, stratifié sur ces trois critères de classification, est réalisé dans chacun des sous-groupes ainsi constitués, pour en retenir au final, environ un sur trois. Ces lycées ne sont pas uniformément répartis sur le territoire du département. L'essentiel de ces établissements est situé dans la ville de Lyon et dans la zone périphérique du Grand Lyon. Ceci est encore plus vrai pour les établissements privés, essentiellement concentrés dans le centre historique de Lyon.

Dans le cas de groupes à faibles effectifs, nous avons effectué des regroupements, ainsi nous avons regroupé les lycées de la zone « hors Grand Lyon » en deux catégories public/privé, de même les lycées privés de la zone périphérique ont été regroupés aussi. Au final, une typologie en neuf classes a été constituée pour la stratification des lycées (Tableau 2).

Nous avons légèrement surreprésenté les lycées « hors Grand Lyon » et « périphériques » et, dans une moindre mesure, les lycées professionnels et les lycées du secteur public, toutes catégories qui correspondent à nos questions d'intérêt.

Un échantillon de 45 lycées a ainsi été constitué (Tableau 2). Ce tirage nous a permis d'assurer un nombre de sujets d'environ un tiers de la population scolarisée dans ces niveaux ; en cas de refus de participation d'un établissement on pouvait ainsi en tirer un autre de la même catégorie.

Dans notre plan de sondage, l'enquête doit alors être conduite, selon un sondage par grappes au sein de l'ensemble des classes de seconde et première des lycées généraux et des classes équivalentes des lycées professionnels des 45 établissements sélectionnés (c'est-à-dire que tous les élèves d'une même classe doivent alors être enquêtés dès lors qu'ils sont présents le jour de l'enquête et ont accepté au préalable de répondre).

Ce plan de sondage intègre les centres de formation professionnelle sous tutelle du ministère de l'éducation nationale ainsi que les lycées agricoles, professionnels ou généraux, dépendant du ministère de l'agriculture mais sous tutelle du ministère de l'éducation nationale.

Tableau 2 : Plan de sondage stratifié selon la zone, le statut et la formation des lycées du département du Rhône

Zone géographique	Statut	Formation	Effectif de base	Echantillon
Rhône, hors Grand Lyon	Public	PGT Pro	9	4
	Privé	PGT Pro	7	3
Périurbaine	Public	PGT Pro	15 15	6 6
	Privé	PGT Pro	16	6
Urbaine : Lyon, Villeurbanne	Public	PGT	20	5
		Pro	9	3
	Privé	PGT Pro	31 13	8 4
<i>Total</i>			<i>135</i>	<i>45</i>

II.2.4. Questionnaire

Il était prévu d'inviter les lycéens à répondre, pendant un temps de classe, à un questionnaire « auto-administré ». Ce questionnaire a été rédigé conjointement par les chercheurs de l'Umrestte et du Let participant au projet. Avant de présenter le questionnaire, il est important de préciser que sa conception et sa mise en forme finale sont réalisées après la conduite de l'étude pilote. L'étude pilote a en effet permis de reformuler certaines questions et de modifier leurs modalités suivant les résultats et le niveau de compréhension du questionnaire. Nous présentons plus bas la mise en place et les principaux résultats de l'étude pilote.

Précisons également que la rédaction de ce questionnaire a donné lieu à différentes réunions de façon à harmoniser les points de vue des membres de l'équipe, et permettre la formulation des questions de façon la plus précise. En effet, la forme du questionnaire, les formulations employées sont encore plus importantes dans le cas d'un questionnaire auto-administré. Des questions mal formulées induisent inévitablement des biais dans les réponses, des taux de non-réponse partielle élevés, ... biais inégalement distribués parmi l'échantillon, en fonction des capacités ou du contexte propres à chaque enquête.

Il s'agit ici de présenter les grandes lignes du questionnaire et d'expliquer l'utilisation de questions à caractère « sensibles ».

Le questionnaire comprend cinq grandes catégories de questions :

1. les questions géographiques et territoriales : l'adresse des adolescents et de leur établissement scolaire, nous permettent grâce aux données IRIS, d'étudier, indépendamment des données socioéconomiques individuelles, l'influence des caractéristiques de la zone d'habitation et celle du lycée (facteurs environnementaux ou contextuels). Pour préserver l'anonymat des élèves, la question relative à l'adresse du domicile de l'élève est traitée sur une feuille séparément du reste du questionnaire. Elle est ensuite mise dans une enveloppe distincte, de façon à être codée séparément ; l'appariement des fichiers ne se faisant qu'ensuite, entre le fichier du questionnaire principal et l'Iris du lieu de résidence pour assurer un traitement parfaitement anonyme du fichier de données.

2. Les questions socio-économiques et matérielles des adolescents et de leur famille nous permettent d'apprécier le niveau socio-économique du lycéen : élève boursier, argent de poche, téléphone portable personnel, paiement des communications téléphoniques, possession d'un deux-roues motorisé (mobilité), d'un vélo, situation par rapport au permis de conduire, travail rémunéré, type et fréquence des vacances au cours de l'année, possession d'un ordinateur par la famille, d'une connexion à Internet, caractéristiques du logement familial, motorisation de la famille, travail, profession et niveau d'études des parents ou responsables légaux.
3. Les questions concernant les habitudes de mobilité et les pratiques modales des adolescents permettent à la fois d'apprécier les conditions socio-économiques, familiales, leur style de vie et leur exposition au risque d'accident de la route : modes de déplacement au quotidien (lycée), pratique d'activités, modes de déplacement pour se rendre à ces activités extrascolaires, modes de déplacement en vacances.
4. Les comportements, les opinions et les connaissances des risques de santé en général et des risques d'accidents de la route, comme : le souhait de posséder un deux-roues motorisé, l'opinion sur les dangers liés à l'usage du deux-roues motorisé, de la bicyclette, les comportements à risque d'accident de circulation tels que le respect des feux rouges pour traverser, le port de la ceinture à l'avant et à l'arrière d'une voiture, le fait d'indiquer les changements de direction, le casque à vélo, mais aussi des comportements de santé tels que la consommation de drogues licites ou illicites alcool, tabac, médicaments contre l'anxiété ... En effet la période d'adolescence est souvent marquée par l'inexpérience, la prise de risque, la consommation d'alcool et drogues, la recherche de sensations fortes. Ces facteurs peuvent influencer le niveau d'accident des adolescents. Comment ces « facteurs » sont-ils associés au risque d'accident des adolescents, mais aussi avec leurs déterminants socioéconomiques ?
5. Les questions concernant l'historique détaillé de leurs accidents (particulièrement des accidents de la route) corporels et matériels (un an précédant l'enquête) : fréquence, lieu, type d'accident, mode de déplacement, gravité, séquelles, dispenses...

II.2.5. Outils de communication

Une lettre d'information résumant les objectifs, précisant nos coordonnées, donnant toutes les indications sur la liberté d'acceptation doit être remise aux lycéens avant la passation du questionnaire et lue à haute voix par le référent de l'enquête qui s'assurera de sa bonne compréhension. Cette lettre mentionnera les coordonnées du site Internet où les adolescents pourront s'informer sur les objectifs spécifiques et l'état d'avancement de l'enquête.

Nous avons désigné deux membres du comité de pilotage qui pourront être contactés à tout moment par courrier, mail ou téléphone, pour toute question de fond ou de forme concernant l'enquête aussi bien par les jeunes, les familles ou le personnel des lycées qui nous accueilleront. Par ailleurs, un document final tirant les conclusions de la recherche sera fourni aux établissements ayant participé à l'enquête.

II.2.6. Organisation du recueil, intervenants

Cette étude constitue une recherche sans bénéfice individuel direct. Le projet est soumis à l'agrément d'un Comité Consultatif sur le Traitement de l'Information en matière de Recherche dans le domaine de la Santé. (CCTIRS) puis déclaré à la Commission Nationale

Informatique et Liberté. Selon accord de l'Inspection Académique du rectorat de Lyon, il est prévu de contacter les associations de parents d'élèves afin que leur soient exposés les objectifs et les modalités de la recherche.

De même, il est prévu de rencontrer systématiquement les différents provideurs d'établissement, afin de leur exposer les objectifs de l'étude ainsi que les personnes ressources (professeurs volontaires, professeurs chargés de l'heure de vie scolaire ou de l'heure d'éducation à la santé) afin d'assurer le contrôle de cohérence et de qualité du recueil des données et permettre de résoudre les différents problèmes concernant l'étude.

La lettre d'information sera transmise aux parents d'élèves des classes des lycées éligibles à l'enquête par le biais du carnet de liaison des élèves et mentionnera le droit des parents de refuser par écrit la participation de leur enfant à l'enquête ; cette lettre sera également transmise aux associations locales de parents d'élèves que, dans la mesure du possible, nous essayerons également de rencontrer.

Les adolescents auront évidemment le droit de ne pas participer à cette enquête. A cet effet, nous l'avons mentionnée, une lettre d'information préalable sera également distribuée aux élèves des classes retenues pour l'enquête et dont les parents n'ont pas manifesté d'opposition, les informant de leur droit de refuser de participer à l'enquête et d'être informés des résultats de l'étude ;

Les paramètres concernant le sujet (sexe, âge, classe...) et l'accident (type d'usager : voiture, piéton... ; type du déplacement : lycée, loisir...) seront comparés entre l'enquête et la totalité des sujets enregistrés dans le registre au cours de la période de réalisation de l'étude afin d'évaluer la représentativité des individus de l'enquête par rapport à l'ensemble des victimes d'accidents de la circulation du département du Rhône.

II.2.7. Contrôle et validation des données

Nous assurons l'anonymat, le contrôle et la validation centralisés des données. Les données originales seront conservées à l'Umrestte, sous la responsabilité de M. Mouloud Haddak. De plus les questionnaires seront traités de façon anonyme et de manière à faciliter leur codage. Les renseignements personnels tels que la date de naissance, l'adresse personnelle (zone IRIS) et celle du lycée (auquel sera associé un code IRIS-INSEE) et les données socioéconomiques individuelles ne serviront qu'à des fins statistiques. Ainsi, par aucun moyen, l'étude réalisée ne permettra l'identification d'une personne déterminée. À cet effet, des prétraitements statistiques seront effectués à l'aide d'un logiciel spécialisé en statistique (SAS) pour rendre impossible toute identification des enquêtés lors des analyses statistiques. Le contrôle et la validation des données seront effectués en plusieurs étapes : recodage des variables, traitement des données manquantes, création de nouvelles variables et exclusion standardisée des individus trop incohérents ou atypiques, présentant un trop grand nombre de non-réponses ou de réponses aberrantes aux différentes questions, ou vivant dans des zones trop éloignées du département.

II.2.8. Mode de circulation sécurisé des données

Des enquêteurs seront recrutés par l'Umrestte et formés pour participer à la mise en place de l'enquête. Leur rôle consistera à prendre contact avec les enseignants des établissements

volontaires pour participer à cette étude. Les enseignants se portant volontaires dans les établissements ou à défaut les enseignants chargés de l'heure de vie scolaire ou de l'heure d'éducation civique, juridique et sociale, seront ciblés en priorité. Les enquêteurs seront chargés de leur remettre les questionnaires, de leur préciser les consignes et éventuellement les assister lors de la passation du questionnaire aux élèves puis de récupérer les questionnaires de chaque établissement.

La saisie de l'ensemble des données recueillies sera sous-traitée à une entreprise spécialisée dans ce domaine. Les données finales seront gérées par l'Umrestte. Les données transmises au partenaire Let-Entpe seront extraites de cette base finale et remises en main propre à M. Pascal Pochet sur support informatique et protégées par un mot de passe.

II.3. Analyse statistique

Elle se déroulera en plusieurs étapes :

- **une première étape descriptive** des différentes caractéristiques de la population de l'étude sera réalisée à l'aide de tris à plat et de tris croisés. Des tris à plat de l'ensemble des variables recueillies seront effectués. La qualité des données recueillies sera analysée. Des prétraitements seront effectués pour nettoyer la base et préparer la base de données à analyser.

- **une deuxième étape** consistera en une analyse descriptive exploratoire multi variée des différents volets de l'enquête :

- volet territorial/géographique et socioéconomique,
- volet sociodémographique et profil scolaire,
- volet pratiques de mobilité,
- volet comportements et opinions,
- volet historique d'accident.

Dans cette étape, nous nous attacherons à analyser les liens entre les différents volets de l'enquête par des méthodes factorielles (analyse des correspondances multiples), nous examinerons les correspondances entre les caractéristiques territoriales et socio-économiques des lycéens et leurs caractéristiques de mobilité et d'accidentalité. Nous tenterons de mettre en évidence des profils-type, par exemple à l'aide de méthodes de classification automatique. Nous chercherons à caractériser ces groupes : identifier les facteurs discriminants, les modalités de variables caractéristiques de tel groupe ou de tel profil.

- **une troisième étape** à visée explicative aura pour objectif de rechercher les facteurs de risque (parmi tous les facteurs identifiés dans les analyses exploratoires précédentes) de survenue d'accident corporel chez les jeunes. Dans cette étape, nous ferons appel à des méthodes adaptées, telles que les analyses multi-niveaux, pour tenter de distinguer l'effet des facteurs contextuels de l'effet des facteurs individuels.

Parallèlement à ce schéma d'analyse statistique, des analyses thématiques, avec des finalités pratiques, seront réalisées :

- 1 construction et validation de scores et indicateurs socioéconomiques, individuels et contextuels, à l'aide des variables socioéconomiques, socio-familiales, territoriales, de la motorisation et des pratiques de mobilité ;

- 2 analyse des pratiques de mobilité en relation avec les conditions socioéconomiques, les contraintes territoriales et l'offre de transport disponible ;
- 3 analyse des liens entre les antécédents d'accidents des adolescents et leurs lieux de vie, leurs pratiques de mobilité, leurs caractéristiques socio-économiques, leurs comportements et leurs styles ou habitudes de vie.
- 4 Elaboration d'indicateurs d'insécurité routière des territoires et/ou de « vulnérabilité », de profils socio-territoriaux.

II.3.1. Résultats attendus

Les retombées attendues sont à la fois académiques et opérationnelles :

- académiques par l'amélioration des connaissances à la fois des pratiques de mobilité, des risques réels encourus par les jeunes, et du lien entre inégalités sociales et territoriales, conditions de mobilité et risques d'accidents, selon leur environnement socio-économique et géographique. Les recherches sur ce thème, encore peu exploré en France, constituent une approche originale alliant les apports de plusieurs disciplines.

- retombées opérationnelles, par le biais de la proposition d'une approche intégrée du problème de la sécurité routière des jeunes (amélioration des conditions de mobilité quotidienne des jeunes, apprentissage à l'évaluation des risques pour chaque activité et promotion des attitudes moins à risque par l'élaboration de politiques de prévention et de sensibilisation mieux adaptées à chaque situation). A terme, la mise en place de mesures de prévention adaptées devrait conduire à une diminution du risque routier chez les jeunes avec des retombées en économie de la santé et en économie de la sécurité routière.

II.3.2. Refus du rectorat de l'Académie de Lyon

Courant septembre 2008, le rectorat de l'Académie de Lyon a refusé d'autoriser l'accès au sein des lycées du département pour la réalisation de l'enquête malgré une rencontre au rectorat et de multiples relances de notre part ainsi que l'avis favorable du Comité consultatif sur le traitement de l'information en matière de recherche dans le domaine de la santé (CCTIRS). En conséquence, nous n'avons pas pu démarrer l'enquête transversale sur l'échantillon des lycées que nous avons sélectionnés.

La première raison invoquée était « *la volonté de ne pas créer de précédent qui pourrait contribuer à multiplier les enquêtes de cette sorte dans les établissements scolaires* » et la seconde raison était « *le respect du programme d'enquête du ministère de l'éducation nationale, publié chaque année au bulletin officiel. Ce programme a pour but de limiter les sollicitations auprès des établissements scolaires* ».

Cependant une étude pilote a pu être réalisée sur quatre lycées du Rhône alors que la demande d'autorisation auprès du recteur était en cours. Il est important de signaler que les quatre proviseurs et les enseignants des classes que nous avons rencontrés pour la réalisation de l'étude pilote ainsi que l'ensemble des associations de parents d'élèves étaient tous pleinement intéressés par l'enquête Isomerr-Jeunes et ses retombées opérationnelles. Les enseignants de ces établissements ont également souligné l'intérêt pédagogique pour leurs élèves d'assister et de participer à la mise en œuvre d'une enquête.

III. ENQUETE PILOTE DANS LES LYCEES

III.1. Conditions et contexte de l'enquête

Quelle que soit l'enquête épidémiologique à réaliser en population, une enquête-pilote est indispensable. Elle est d'autant plus importante lorsqu'il s'agit d'une enquête concernant un nombre important d'adolescents invités à remplir un questionnaire auto administré.

Suite à l'avis favorable du CCTIRS émis en avril 2008 et à la saisie de la CNIL courant mai 2008, nous avons contacté un échantillon de quatre lycées au sein du département. Notre choix des lycées de l'étude pilote s'est orienté vers une variété, sinon une représentativité stricte, des établissements scolaires du Rhône : deux lycées publics et deux lycées privés, avec dans chaque cas un lycée LGT et un lycée professionnel. Plus précisément, la population-cible était celle des élèves de seconde, de première et classes équivalentes.

Afin de gagner du temps, nous avons contacté des lycées qui travaillent avec l'Inrets en assistant par exemples aux journées portes ouvertes de l'institut comme c'est le cas pour le lycée professionnel de l'automobile Emile Béjuit situé à Bron.

Dans ce contexte de mise en route de l'enquête épidémiologique Isomerr-Jeunes l'étude pilote planifiée avait pour objectif :

- 1) d'étudier l'acceptabilité du questionnaire de l'enquête par les jeunes,
- 2) d'étudier la compréhension du vocabulaire utilisé pour la formulation des questions,
- 3) d'évaluer le choix des modalités proposées pour les questions fermées,
- 4) d'évaluer la faisabilité technique d'une présentation et d'une auto-administration du questionnaire lors d'un cours ou d'un temps de vie scolaire, et notamment d'estimer le temps nécessaire pour le remplissage du questionnaire.

Pour ce faire, deux membres de l'équipe étaient présents dans chaque classe enquêtée pour présenter l'étude, évoquer son caractère d'anonymat et non obligatoire, pour assister les élèves en cas de problèmes de compréhension. A l'issue de chaque séance de test de l'enquête, il était demandé aux élèves enquêtés leur opinion sur le questionnaire et les éventuelles difficultés rencontrées pour le remplir. Les temps de remplissage ont également été notés. Ces séances de test ont été également l'occasion d'échanger avec des professeurs concernés et le proviseur sur la façon dont ils voient les questions de la mobilité et des risques routiers de leurs élèves.

A l'issue de cette étape, certaines questions ont été reformulées et leurs modalités modifiées selon les résultats et le niveau de compréhension du questionnaire. Après cette étude pilote, nous avons procédé à la mise en forme finale pour une auto-administration du questionnaire. Le temps nécessaire au remplissage était variable : entre 20 et un maximum de 40 mn selon les établissements, les élèves d'Emile Béjuit ayant mis en général plus de temps à remplir le questionnaire. Les adolescents qui avaient eu un accident de la circulation étaient invités à répondre à une série de questions supplémentaires allongeant le temps de remplissage.

III.2. Caractéristiques générales des lycées et de leurs populations

1. Lycée Albert Camus

Le lycée Albert Camus (enseignement général) forme avec le lycée professionnel de Sermenaz (Métiers de la sécurité, comptabilité, vente) une cité scolaire située sur le plateau de Rillieux-la-Pape, commune du Grand Lyon. Elle est située au nord-est de l'agglomération lyonnaise, à 20 minutes du centre de Lyon, en bordure du département du Rhône dont elle fait partie, au contact du Val de Saône, de la Dombes et de la plaine de l'Ain. La ville se caractérise par l'histoire de sa construction et sa topographie : entre les deux villages historiques de Crépieux-la-Pape et Rillieux s'étend la ville nouvelle.

Rillieux-la-Pape compte environ 30 000 habitants dont 30 % de 0-19 ans et 18 % de plus de 60 ans, 47 % de la population des ménages dispose d'un emploi et 17,7 % des salariés sont d'origine étrangère (INSEE, 2005). Ville plutôt ouvrière, la population salariée de la ville compte 8,8 % de cadres, 19,5 % de professions intermédiaires, 33,1 % d'employés et 37,1 % d'ouvriers. La commune de Rillieux-la-Pape comprend une zone urbaine sensible assez importante, tout comme le 9^{ème} arrondissement de Lyon limitrophe.

Le lycée est accessible par des voies de communication rapides : autoroutes, périphériques. Le lycée est desservi par les transports en commun de l'agglomération lyonnaise et par les transports scolaires de l'Ain et du Rhône.

C'est un lycée polyvalent de grande taille, durant l'année scolaire 2008-09, il a accueilli 1100 élèves, il offre des formations qui conduisent :

- aux Baccalauréats
 - Généraux
 - Industriels
 - Tertiaires
 - Sciences Médico-sociales
- Aux BTS
 - Assurance
 - CPI (Conception de produits industriels)
 - CRC (Conception et réalisation en carrosserie)
- FCIL Formation Complémentaire d'Initiative Locale en Secrétariat Médical

L'établissement est également le support d'un GRETA qui propose des stages de formation continue en bureautique, informatique, gestion, secrétariat et création d'entreprise.

Le lycée accueille une population d'élèves assez mixte socialement, la zone de recrutement du lycée s'étend au département de l'Ain limitrophe. Parmi les 131 lycéens enquêtés, principalement des élèves de seconde (74) et de premières (57), les élèves ont des mères plus souvent employées (38 %) mais aussi cadres (14 %) ou appartenant aux professions intermédiaires (14 %) et des pères plus souvent cadres (22 %), ouvriers ou appartenant aux professions intermédiaires (18 % pour les deux catégories). Les filles sont plus nombreuses, 53 % contre 46 % de garçons.

2. Lycée Emile Béjuit

Le lycée Emile Béjuit, est implanté à Bron, au sud-est de Lyon, il est à la limite de plusieurs communes : Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon 3^{ème}. Il est situé dans une zone un peu en retrait, mais proche de plusieurs voies à grande circulation, à la limite de plusieurs zones urbaines sensibles : Terrailon à Bron, Bel Air-Les Brosses à Villeurbanne, et de zones plus aisées telles le quartier Montchat de Lyon 3^{ème}.

A 20 minutes du centre de Lyon, Bron est une commune de 38 700 habitants, dont 26 % de 0-19 ans et 20 % de 60 ans et plus, 49 % de la population des ménages a un emploi et 20,2 % de la population des salariés de 14 ans et plus est d'origine étrangère (INSEE, 2005). Ville plutôt ouvrière, comprenant deux zones urbaines sensibles (ZUS), la population salariée de la ville compte 11,6 % de cadres, 21,9 % de professions intermédiaires, 32,6 % d'employés et 31,2 % d'ouvriers.

Le lycée est un lycée professionnel spécialisé dans les métiers de l'automobile qui compte 560 élèves, en très grande majorité des garçons (il n'y a que 12 filles dans l'établissement pour l'année scolaire 2008-2009) et quelques internes (une quarantaine). Proche des zones industrielles de l'Est lyonnais de Vénissieux, Corbas, Rillieux, il a établi de nombreux partenariats, aussi bien avec des transporteurs, des succursales, des concessionnaires, des agents automobiles VP et VI, qu'avec des centres de recherche tels que l'Inrets. Cette proximité facilite l'obtention de stages puis l'insertion professionnelle des élèves. Le lycée est bien desservi par les transports en commun lyonnais.

Accueillant plutôt un public provenant des milieux ouvriers (48 % des lycéens enquêtés à Emile Béjuit ont un père ouvrier et 37 % une mère employée), les lycéens ayant répondu au questionnaire (46 lycéens enquêtés) étaient majoritairement des garçons en classe de seconde (26).

Le Lycée des Métiers Béjuit propose des formations allant du niveau CAP au niveau bac pro :

1. Maintenance Véhicules particuliers
 - BEP Maintenance des Véhicules et Matériels
 - Bac Pro Maintenance des véhicules automobiles
2. Maintenance Véhicules Industriels
 - CAP Maintenance des véhicules automobiles
 - BEP Maintenance des véhicules et matériels
 - Bac Pro Maintenance des véhicules automobiles
3. Carrosserie
 - BEP Carrosserie Automobile
 - Bac Pro Carrosserie Automobile
 - Post Bac Pro Carrosserie Débosselage sous laque
4. Peinture
 - CAP Peinture Automobile
5. Formation à la conduite

3. Lycée Don Bosco

Le lycée Don Bosco est un lycée privé, professionnel et technologique, situé dans le 5^{ème} arrondissement de Lyon. Comprenant les quartiers du Vieux Lyon et la colline de Fourvière, le 5^{ème} arrondissement de Lyon est un arrondissement de taille moyenne en termes de population (47 330 habitants en 2006). Une partie de l'arrondissement est constituée de propriétés de l'église catholique : centres religieux, hospices, foyers. Arrondissement touristique, sa population résidente salariée compte 22,1 % de cadres, 26,6 % de professions intermédiaires, 32,8 % d'employés et 17,3 % d'ouvriers ; 13,4 % des salariés sont d'origine étrangère (Insee, 2005).

Le lycée comptait pour l'année scolaire 2008-2009, 430 élèves dont 50 internes. Il prépare aux professions du médical et du social et accueille une population d'élèves majoritairement féminines. Le lycée propose des formations allant du niveau CAP au niveau BAC dans les filières suivantes :

- 3^{ème} technologique STBS (sciences et techniques biologiques et sociales)
- 3^{ème} à projet professionnel
- CAP APR (Agent Polyvalent de Restauration)
- BEP métiers de la mode
- BEP carrières sanitaires et sociales
- Bac sciences médicosociales.

Le lycée comprend également une unité pédagogique d'intégration (UPI) pour des jeunes de 16 à 21 ans atteints de troubles des fonctions cognitives. Il accueille aussi des élèves dans le cadre de la formation continue pour une formation dans les domaines suivants :

- Sanitaire et social
- Services aux personnes
- Secourisme du travail
- Restauration collective
- Hygiène, nettoyage, propreté
- Métiers de la mode

Ces formations continues sont ouvertes à tous types de public :

- Jeunes ou adultes inscrits à titre individuel
- Salariés dans le cadre du plan de formation entreprise
- Jeunes de 16/25 ans en parcours d'insertion
- Demandeurs d'emploi dans le cadre de mesures pour la formation et l'emploi
- Entreprises pour des formations spécifiques en intra
- Personnes en contrat de qualification

Parmi les 44 lycéens enquêtés, en totalité des élèves de première de la filière médico-sociale, 34 % ont une mère employée et 27 % une mère appartenant aux professions intermédiaires, 25 % un père cadre et 18 % un père ouvrier ou appartenant aux professions intermédiaires.

4. Lycée Notre Dame de Bellegarde

Le lycée Notre Dame de Bellegarde est un lycée privé d'enseignement général, situé à Neuville-sur-Saône. L'ensemble scolaire Notre Dame de Bellegarde est situé le long de la Saône à une dizaine de kilomètres de Lyon, il est accessible par les différents moyens de transports : transports en commun (desservi par 2 lignes de bus urbain) et voiture particulière. La zone de recrutement du lycée s'étend à la périphérie nord de Lyon, aux alentours de Neuville-sur-Saône, donc une banlieue assez aisée globalement. Les communes limitrophes, zones potentielles de recrutement, sont : Genay, Montanay, Fleurieu-sur-Saône, Albigny-sur-Saône et Lyon dans le Rhône et Civrieux dans l'Ain.

Neuville-sur-Saône, elle-même, est située à 15 kilomètres au nord de Lyon, dans le Val de Saône, sur la rive gauche de la Saône qui détermine sa bordure ouest. Bordée à l'est par un relief pentu, un vallon permet l'accès à la côtière de la Dombes. Elle est située à proximité du plateau de la Dombes et des monts d'Or. La commune comprend 7093 habitants, dont 27 % est âgée de 0-19 ans et 18 % de 60 et plus, 40,8 % des actifs sont occupés et 5,5 % sont au chômage. Sur l'ensemble de la population salariée, la population salariée compte 10 % de cadres, 21,8 % de professions intermédiaires, 31,4 % d'employés et 35,7 % d'ouvriers ; 14,9 % des salariés sont d'origine étrangère. Elle regroupe plutôt à une population de classe moyenne, assez aisée.

La position géographique et l'importance historique de Neuville-sur-Saône en ont fait le centre économique de la banlieue nord de Lyon. Au début du XIX^{ème} siècle se tenaient à Neuville 9 foires annuelles. La « Foire aux échelles » fut celle qui perdura le plus longtemps, mais évolua : de nos jours c'est le marché international de la moto qui rassemble quelques milliers d'amateurs de véhicules à deux roues chaque 1^{er} mai.

Le lycée Notre Dame de Bellegarde, de petite capacité, a accueilli cette année 478 élèves. Il prépare au baccalauréat d'enseignement général :

- **Bac ES (Economique et Social)**
 - Spécialité Sciences économiques et sociales
 - Spécialité Mathématiques
 - Spécialité Langues vivantes : Anglais ou Allemand de complément
- **Bac L (littéraire)**
 - Spécialité Arts plastiques
 - Spécialité Langues vivantes : Anglais ou allemand de complément, Italien LV3
- **Bac S-SVT (Scientifique avec Science de la vie et de la terre obligatoire)**
 - Spécialité Mathématiques
 - Spécialité Physique-Chimie
 - Spécialité Science de la vie et de la terre

Parmi les 32 lycéens enquêtés, en totalité des élèves de seconde générale, 34 % ont une mère cadre ou appartenant aux professions intermédiaires et 44 % ont un père cadre.

Répartition selon l'âge dans les différents établissements

Tableau 3 : Répartition des lycéens selon le lycée d'appartenance et leur âge, en effectif, pourcentages en ligne et en colonne

	15 ans	16 ans	17 ans	18 ans	19 et plus	NR	Total
Albert Camus	0	46	61	15	2	7	131
	0%	36%	46%	12%	1%	5%	
	0%	58%	65%	33%	9%	64%	52%
Emile Béjuit	0	4	23	14	2	3	46
	0%	9%	50%	32%	4%	5%	
	0%	5%	24%	30%	9%	27%	18%
Don Bosco	0	0	9	17	18	0	44
	0%	0%	20%	39%	41%	0%	
	0%	0%	10%	37%	82%	0%	17%
Notre Dame de Bellegarde	1	29	1	0	0	1	32
	3%	91%	3%	0%	0%	3%	
	100%	36%	1%	0%	0%	9%	13%
Non Réponse	0	1	0	0	0	0	1
Total	1	80	94	46	22	11	254
	0%	32%	37%	18%	9%	4%	

Caractéristiques des établissements

Tableau 4 : Présentation synthétique de l'échantillon

Nom du lycée	Statut	Type	Classe	Nb enquêtés	Nb filles	Nb garçons
Lycée Albert Camus	Public	Enseignement général	Seconde et première	132	78	49
Lycée Emile Béjuit	Public	Professionnel	Seconde et première	46	4	41
Lycée Don Bosco	Privé	Professionnel	Première	44	42	2
Lycée Notre Dame de Bellegarde	Privé	Enseignement général	Seconde	32	17	15

Une majorité des lycéens interrogés est âgée 16 et de 17 ans, mais plus du quart sont majeurs. C'est dans le sous-échantillon du lycée Don Bosco que l'on trouve les lycéens les plus âgés, majoritairement des filles (Tableau 5). On peut donc supposer qu'il y a plus de redoublantes dans ce lycée, (la question portant sur le redoublement ne portait que sur l'année précédente : « Cette année, êtes-vous redoublant ? »). Dans une moindre mesure, cette structure d'âge élevée se retrouve chez les lycéens enquêtés au lycée de l'automobile Emile Béjuit.

Distribution selon l'âge et le sexe de l'échantillon

Tableau 5 : Répartition des lycéens selon le sexe et leur âge, en effectif, pourcentages en ligne et en colonne

	NR	15 ans	16 ans	17 ans	18 ans	19 et plus	Total
Fille	3	0	47	46	27	18	141
	2%	0%	33%	33%	19%	13%	
	27%	0%	59%	49%	59%	82%	56%
Garçon	2	1	33	48	19	4	107
	2%	0%	31%	45%	18%	4%	
	18%	100%	41%	51%	41%	18%	42%
Non Réponse	6	0	0	0	0	0	6
	100%	0%	0%	0%	0%	0%	
	55%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Total	11	1	80	94	46	22	254
	4%	0%	32%	37%	18%	9%	

III.3. Caractéristiques sociales générales

III.3.1. Les parents, professions et études

Dans notre échantillon, les lycéens ont plus souvent un père cadre (23 %) ou ouvrier (22 %), appartenant aux professions intermédiaires (15 %) ou artisans, commerçants ou chefs d'entreprise (12 %). En tenant compte de la profession détaillée (Niveau 2 de l'échelle de l'INSEE) les pères des lycéens enquêtés appartiennent plus souvent à la catégorie socioprofessionnelle des ouvriers qualifiés (22 %) et des cadres d'entreprises (15 %), des professions intermédiaires et administratives en entreprise (7 %) et artisans (6 %), enfin des techniciens (5 %) et cadres de la fonction publique (4 %).

Les mères des lycéens sont plus souvent employées (36 %), et lorsqu'elles le sont, c'est un peu plus souvent en tant qu'employées administratives en entreprise (11 %), ou en tant que personnels des services directs aux particuliers (11 %) et un peu moins souvent en tant qu'employés de la fonction publique (9 %). Beaucoup de mères appartiennent également aux professions intermédiaires (20 %), légèrement plus dans le privé que dans le public : 11 % appartiennent aux professions intermédiaires administratives des entreprises et 8 % aux professions intermédiaires de l'enseignement, de la santé et du social. Les mères cadres (12 %) et ouvrières (8 %) sont moins nombreuses.

Les pères sont également plus âgés que les mères, 66 % des mères ont de 40 à 49 ans, contre 53 % des pères, alors que 26 % des pères sont âgés de 50 à 59 ans (c'est le cas de 16 % des mères).

Il est à noter une assez forte homogamie au sein des couples de parents des élèves de l'échantillon : 58 % des mères cadres vivent avec un père cadre, les mères appartenant aux professions intermédiaires sont plus souvent avec des pères cadres (27 %) ou des pères appartenant également aux professions intermédiaires (29 %) ; les mères employées sont plus souvent avec des pères ouvriers (31 %).

La majorité des parents travaillent à temps complet (59 % des mères et 76 % des pères), mais les mères travaillent nettement plus souvent à temps partiel que les pères (19 % des mères contre 4 % des pères) ou ne travaillent pas (17 % des mères contre 8 % des pères).

Les mères ont un niveau d'études égal ou supérieur à celui des pères en particulier au niveau bac : 26 % des mères ont un diplôme du supérieur pour 25 % des pères, et 22 % des mères ont un niveau bac pour 13 % des pères, qui eux ont plus souvent un niveau CAP-BEP (28 % des pères pour 18 % des mères). Ces chiffres sont globalement proches des statistiques nationales. Cependant, parmi les mères de l'échantillon âgées de 35-44 ans (40 %), 21 % sont diplômées du supérieur ce qui est inférieur à l'ensemble des femmes en France (selon les données Insee, en 2007, 31,3 % des femmes de cette tranche d'âge sont diplômées du supérieur), en revanche pour les mères âgées de 45-54 ans de l'échantillon (46 %), 33 % sont diplômées du supérieur ce qui est nettement supérieur à l'ensemble des femmes en France (20,4 % de femmes de cette tranche d'âge ont un diplôme du supérieur en 2007).

Parmi les pères de l'échantillon, 38 % des 35-44 ans et 27 % des 45-54 ans ont un niveau scolaire CAP ou BEP, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne nationale pour les premiers (33,2 % des hommes de 35-44 ans ont un niveau CAP –BEP en 2007) mais nettement inférieur pour les seconds (34,2 % des hommes de 35-44 ans ont un niveau CAP –BEP). En ce qui concerne les pères diplômés du supérieur, ils sont 19 % chez les 35-44 ans et 31 % chez les 45-54 ans, ce qui est nettement inférieur à la moyenne nationale pour les premiers (27,3 % des hommes de 35-44 ans sont diplômés du supérieur en 2007) mais nettement supérieur pour les seconds (20,1 % des hommes de 45-54 ans sont diplômés du supérieur).

Dans l'ensemble, les parents des lycéens sont dans des situations professionnelles plutôt stables : les deux parents travaillent et le plus souvent à temps complet. Les pères sont cadres ou ouvriers, et les mères appartiennent aux professions intermédiaires ou sont employées. Les pères et les mères ont un niveau de diplôme dans la moyenne ou plutôt élevé, à l'exception des mères et des pères les plus jeunes, moins diplômés que leurs aînés.

III.3.2. Un indicateur de positionnement social

Un indicateur de positionnement social a été ébauché (et qui demande à être affiné), à partir de la PCS des deux parents, une catégorie « milieu social » qui tient compte des indicateurs d'inégalité sociale construits par l'INSEE, notamment du niveau de vie selon la catégorie socioprofessionnelle. Il a ainsi été distingué cinq types de milieu social selon les différents quintiles de la distribution des niveaux de vie : les 9^{ème} et 10^{ème} déciles, les deux déciles les plus hauts correspondent au milieu social « très favorisé », les 7^{ème} et 8^{ème} au milieu social « favorisé », les 6^{ème} et 5^{ème} décile au milieu « moyen », les 4^{ème} et 3^{ème} décile au milieu « modeste » et les 2^{ème} et 1^{er} décile au milieu « en difficulté » (Tableau 6).

Tableau 6 : Construction du milieu social à partir de la PCS des deux parents

PCS père	PCS mère	Milieu social du ménage
ouvrier	inactif ou seul avec des enfants	très défavorisé
Inactif	inactif ou seul avec des enfants	très défavorisé
profession intermédiaire	inactif	défavorisé
employé, ouvrier qualifié	inactif ou seul avec des enfants	défavorisé
ouvrier qualifié ou non	ouvrier non qualifié	défavorisé
Cadre	inactif	moyen
profession intermédiaire	employé	moyen
profession intermédiaire	ouvrier (qualifié ou non)	moyen
employé, ouvrier qualifié	employé, ouvrier qualifié	moyen
employé, ouvrier qualifié	artisan, chef entreprise, commerçant	moyen
Cadre	artisan, chef entreprise, commerçant	favorisé
cadre	employé	favorisé
Cadre	ouvrier	favorisé
profession intermédiaire	profession intermédiaire	favorisé
profession intermédiaire	artisan, chef entreprise, commerçant	favorisé
artisan, chef entreprise, commerçant	artisan, chef entreprise, commerçant	favorisé
Cadre	cadre	très favorisé
Cadre	profession intermédiaire	très favorisé

Aussi, par exemple, lorsque les deux parents sont cadres, ils appartiennent au milieu social « très favorisé » étant donné que le salaire d'un cadre se situe généralement entre le 9^{ème} et le 10^{ème} décile, lorsqu'un des deux parents est cadre et que l'autre est non renseigné, par défaut il a été choisi le milieu social supérieur, donc dans cet exemple « très favorisé ». Si l'un des parents est cadre et l'autre appartient aux professions intermédiaires, le milieu social est également « très favorisé » car la moyenne des deux salaires est plus proche du 9^{ème} décile. Si l'un des parents est cadre et l'autre est artisan, employé ou ouvrier qualifié alors le milieu social est « favorisé ». Si l'un des parents est cadre et l'autre est ouvrier non qualifié ou inactif alors le milieu social est « moyen ». Pour la catégorisation des autres professions cf. tableau 6 ci-dessus.

Pour les lycéens dont la PCS d'un seul des parents est renseignée et qui sont employés ou ouvriers (en distinguant les ouvriers qualifiés des non qualifiés), on a aussi pris en compte la

situation familiale : les familles monoparentales sont catégorisées en catégorie « défavorisé », les familles en couple en catégorie « moyen ».

Ainsi, selon le milieu social, notre échantillon se découpe ainsi : 4 % de familles appartiennent à des milieux très défavorisés, 9 % de familles à des milieux défavorisés, 33 % de familles sont dans des situations moyennes, 21 % de familles appartiennent à des milieux favorisés, 17 % de familles à des milieux très favorisés et pour 15 % de familles dont le milieu est non-renseigné (Tableau 7). Ce dernier chiffre montre la difficulté de recueillir précisément et de façon non biaisée la profession des parents, donnée pourtant centrale pour des analyses en termes d'inégalités, dans un questionnaire auto-administré auprès d'adolescents.

Tableau 7 : Répartition des enquêtés selon l'indicateur synthétique de milieu social

Milieu	Fréquence	Pourcentage	Fréquence cumulée	Pourcentage cumulé
très défavorisé	10	4	10	4
défavorisé	23	9	33	13
moyen	85	33	118	46
favorisé	54	21	172	67
très favorisé	44	17	216	84
NR	38	15	254	100

Les quatre établissements semblent assez marqués socialement. Dans ce cas de figure, la situation géographique du lycée semble être le caractère le plus discriminant socialement, ensuite le caractère public/privé semble être plus déterminant que la filière de formation.

A Emile Béjuit, les lycéens appartiennent en majorité aux couches populaires (ouvriers et employés) et pour un quart environ, aux couches favorisées et très favorisées. La population de cet établissement s'oppose assez nettement, par l'environnement et par la composition sociale de la population accueillie aux trois autres établissements.

Le lycée Albert Camus apparaît assez mixte socialement : 48 % des lycéens appartiennent aux couches moyennes, 20 % des lycéens appartiennent aux milieux favorisés et 15 % aux milieux très favorisés, 13 % de milieux défavorisés et 4 % aux milieux très défavorisés.

Les lycées privés Don Bosco et Notre Dame de Bellegarde accueillent un public de lycéens un peu plus favorisés : à Don Bosco, 20 % de lycéens appartiennent aux milieux favorisés et autant aux milieux très favorisés ; à Notre de Bellegarde, ces taux s'élèvent à 38 % pour ces deux catégories. Les lycéens appartenant aux couches moyennes représentent 35 % des lycéens de Don Bosco et 22 % des lycéens de Notre Dame de Bellegarde.

On peut donc noter un gradient social entre les quatre établissements, du lycée Emile Béjuit au lycée Notre Dame de Bellegarde. Par ailleurs, comme c'est souvent le cas de cette catégorie d'établissements, les deux lycées professionnels, Emile Béjuit et Don Bosco, sont très différenciés sexuellement : le premier est à dominante masculine et le second à dominante féminine.

Statistiques générales sur l'échantillon recruté

Notre échantillon comporte au total 254 lycéens, dont 141 filles et 107 garçons, âgés majoritairement de 16 et 17 ans (tableau 5). Plus de la moitié ont été enquêtés dans le lycée d'enseignement général public Albert Camus (Tableaux 3 et 4). Les lycées, choisis selon leur type (enseignement général/professionnel) et leur statut (public/privé), accueillent des profils d'élèves assez différents. Cinq catégories défavorisées sont également présentes (regroupées par la suite en deux classes), les élèves des couches moyennes et des milieux favorisés sont en nombre relativement important dans notre échantillon. Ce trait reflète le caractère déjà sélectif de la scolarisation en lycée (et pointe peut-être aussi la difficulté plus générale de toucher les populations les plus défavorisées par le biais du lycée). Rappelons que l'objectif d'une enquête pilote n'est pas d'être parfaitement représentative, mais d'offrir un panorama de la diversité des situations d'enquête et de contexte social.

III.3.3. Lieu d'habitation et situation familiale

Une grande majorité des lycéens déclare vivre à une adresse principale (83 %), mais 11 % d'entre eux vont régulièrement chez un autre parent, et 3 % vivent la moitié du temps chez l'un et l'autre parent.

Les lycéens enquêtés vivent plus souvent avec leurs deux parents (69 %), 22 % vivent avec l'un de leurs deux parents (19 % avec la mère, 3 % avec le père) ; une majorité de ceux qui vivent avec leur mère vivent également avec un autre adulte (29 sur 31 soit 94 %), distinction non réalisable pour ceux vivant chez leur père, faute d'effectif suffisant.

La majorité des lycéens vivent avec leurs frères et sœurs, mais on ne peut connaître le nombre total de membres de la fratrie, puisque seul était demandé le nombre de frères et sœurs qui vivent actuellement au sein du domicile familial. Parmi ceux qui vivent avec leurs frères et sœurs, 30 % vivent avec au moins un frère ou une sœur, 24 % avec deux, 10 % avec trois et 7 % avec quatre et plus. Il est possible que la question ait été mal interprétée, les réponses confondant le nombre de frères et sœurs au total et ceux qui vivent encore à la maison, ou qu'ils se comptent eux même dans le total du nombre de frères et sœurs.

Les parents des lycéens de l'échantillon sont majoritairement propriétaires de leur logement (65 %), ce qui est plus que dans l'ensemble de la population selon l'Insee en 2006 (57,2 %), on ne sait pas cependant s'ils sont accédants ou non ; 30 % des parents sont locataires de leur logement (en 2006, 37,5 % des Français). Ceux qui sont locataires vivent en majorité en appartement (91 %) et plus particulièrement en HLM (63 %). Les propriétaires sont quant à eux majoritairement propriétaires d'une maison individuelle (à 74 %). Dans l'ensemble, 21 % des lycéens habitent en HLM, 19 % en appartement autre qu'HLM, et 50 % en maison individuelle.

Ce sont les lycéens dont le père est artisan, cadre ou appartenant aux professions intermédiaires qui sont le plus majoritairement propriétaires de leur logement (respectivement 77 %, 76 % et 84 %), contre 58 % et 53% chez, respectivement, les lycéens dont le père est ouvrier et employé. Les pères ouvriers sont plus souvent locataires de leur logement que la moyenne, de même que les mères employées (35 %). Les lycéens dont le père est ouvrier ou

employé vivent plus souvent en HLM (30 % des pères employés et 37 % des pères ouvriers), alors que les enfants dont le père est cadre vivent plus souvent en maison individuelle (64 %).

Les lycéens ont dans leur grande majorité leur propre chambre (81 %), mais 14 % d'entre eux la partagent avec une autre personne. A la question « *Disposez-vous d'une chambre pour vous seul ?* », la modalité « Non, nous sommes plusieurs à partager une chambre → Combien de personnes ? » n'est pas claire dans la mesure où il n'est pas précisé si les lycéens devaient ou non se compter dans le nombre, aussi il est difficile d'avoir des précisions fiables sur ces 14 %.

La question « *Combien de pièces en dehors de la cuisine et la salle de bain/toilettes, il y a chez vous ?* » ne paraît pas non plus évidente à exploiter : 3 % des lycéens déclarent vivre dans 2 pièces ou moins ; 31 % dans un 3-4 pièces, 34 % dans 5-6 pièces, 14 % dans 7-8 pièces et 12 % dans 9 pièces et plus (le nombre moyen de pièces par résidence principale était de 4 en 2002, mais la comparaison est malaisée, car ce chiffre intègre tous type de ménages et pas seulement des ménages avec enfant au domicile ; Jacquot, 2003). Pour les quelques lycéens (17) habitant dans 10 pièces et plus, lorsqu'on croise avec les PCS des parents, l'un des deux parents est PDG, chef d'entreprise, avocat, médecin, ingénieur etc. Cela semble moins plausible pour d'autres, par exemple lorsque le père est ouvrier et la mère serveuse. En croisant avec le milieu social, on constate aussi quelques contradictions : 50 % de ceux qui vivent dans un 7-8 pièces appartiennent aux classes moyennes.

Les parents des lycéens sont plus souvent propriétaires que locataires et vivent majoritairement en couple dans des logements – souvent des maisons individuelles - assez grands (plus de 4 pièces). Les lycéens sont majoritairement seuls dans leur chambre.

III.3.4. Devoirs et scolarité

Les lycéens déclarent passer majoritairement beaucoup de temps à faire leurs devoirs. Ainsi 60 % déclarent passer au moins 1 heure par jour à faire leurs devoirs en semaine, dont 41 % entre une et deux heures, 13 % de deux à trois heures, et 6 % plus de 3 heures. Mais 37 % des lycéens interrogés déclarent y consacrer moins d'une heure par jour de semaine. Il est difficile de savoir si les lycéens de l'enquête-pilote passent plus ou moins de temps que les autres à faire leurs devoirs, étant donné qu'il n'existe pas à notre connaissance de données nationales sur ce sujet.

En semaine, les garçons passent en général moins de temps à faire leurs devoirs que les filles : 23 % des garçons y consacrent moins d'une heure contre 14 % des filles. De plus, 35 % des filles passent au moins deux heures à faire leurs devoirs, (24 % des filles passent entre deux à trois heures à faire leurs devoirs et 11 % plus de trois heures) alors que les garçons sont à peine 18 % (respectivement 16 % et à peine 2 %).

Le week-end, les lycéens passent plus de temps à faire leurs devoirs : ils sont 23 % à passer deux à trois heures par jour. Les filles sont toujours nettement plus nombreuses à passer beaucoup de temps à faire leurs devoirs : 33 % d'entre elles passent entre deux et trois heures et 17 % plus de 3 heures, alors que ce n'est le cas, respectivement, que de 11 % et 6 % des garçons.

Le temps passé à faire les devoirs n'est pas plus élevé chez les lycéens qui ont redoublé, que chez les autres : 41 % passent moins d'une heure à faire leurs devoirs, 38 % passent entre une et deux heures, et 18 % entre deux et trois heures.

Le nombre de redoublants est équivalent à celui des données nationales (13 % des lycéens de l'échantillon ont redoublé, en 2003 le taux de redoublement est de 14,9 % en seconde générale et technologique et de 11,9 % en terminale, selon les données Insee). Les redoublants sont plus nombreux chez les lycéens dont la mère est employée et/ou le père ouvrier (41 % et 35 % des redoublants). La majorité des redoublants fréquente le lycée Albert Camus (62 % des redoublants) ou Emile Béjuit (21 %), alors que ces deux lycées, ne constituent que, respectivement, 52% et 18 % des lycéens de l'échantillon.

La majorité des lycéens trouve que leurs parents témoignent, pour leur scolarité, de l'intérêt « juste comme il faut » (62 %), contre 22 % à considérer que leurs parents leur témoignent trop d'intérêt, 9 % pas assez, et 2 % pas du tout. Il n'y a pas de différence entre les filles et les garçons excepté pour les lycéennes qui sont plus nombreuses à considérer ne pas avoir du tout ou ne pas avoir assez d'intérêt de leurs parents contrairement aux garçons. De même, parmi les redoublants, 65 % considèrent que leurs parents témoignent pour leur scolarité d'un intérêt suffisant et 21 % d'un intérêt trop important.

Les lycéens consacrent un temps important à faire leurs devoirs, en semaine comme le week-end, en général au moins 2 heures. Dans l'ensemble, les filles passent plus de temps que les garçons à faire leurs devoirs. Ces données confirment ce qui a été montré dans de nombreuses enquêtes précédentes sur la réussite scolaire des filles qui sont considérées comme plus sérieuses et plus en conformité avec le métier d'élèves (Baudelot, Estabiet, 2001 ; Djider et al., 2003). L'intérêt parental porté à leur scolarité est très largement jugé satisfaisant pour près des deux tiers des lycéens de l'échantillon, même si des insatisfactions existent, dans les deux sens (trop / trop peu), pour une minorité d'entre eux.

III.3.5. Activités extrascolaires et vacances

Une majorité de lycéens pratique au moins une activité en dehors de l'école (64 %), ils sont 32 % à en pratiquer deux et 13%, trois. Quand ils pratiquent une seule activité, les lycéens la pratiquent le plus souvent en semaine et le week-end (entraînements et compétitions pour les activités sportives), ils sont 30 % dans ce cas.

Les garçons pratiquent plus souvent des activités que les filles. Ainsi, 69 % des lycéens qui ne pratiquent aucune activité sont des filles alors qu'elles constituent 57 % de l'échantillon. De plus les garçons pratiquent souvent deux activités voire plus : c'est le cas de 45 % des garçons pour 23 % des filles.

Les lycéens provenant de milieux sociaux favorisés et très favorisés pratiquent plus souvent plusieurs activités (55 % des lycéens qui pratiquent plusieurs activités appartiennent à ces milieux). Ce sont les lycéens dont le père est cadre qui pratiquent le plus d'activités et les enfants d'ouvriers qui en pratiquent le moins : 76 % des enfants dont le père est cadre pratiquent au moins une activité et 52 % en pratiquent au moins deux, alors que 40 % des enfants d'ouvriers ne pratiquent aucune activité.

Une minorité (13 %) des lycéens de l'échantillon n'est pas partie en vacances, ce taux est plus faible que dans l'ensemble de la population française (en 2004, 28 % des jeunes de moins de 20 ans ne sont pas partis en vacances, selon les données Insee). La majorité des lycéens de l'échantillon est même partie deux fois ou plus en vacances (66 %). Parmi les lycéens qui ne sont pas partis en vacances, 41 % ont un père ouvrier et 53 % une mère employée.

Les lycéens appartenant aux milieux sociaux les plus favorisés partent plus souvent : 73 % des lycéens de milieux très favorisés sont partis 3 fois et plus, c'est le cas de 52 % des lycéens de milieu favorisé et de 32 % des lycéens de milieu moyen ; mais aussi plus longtemps 75 % des lycéens de milieux très favorisés partent plus de 3 semaines, ainsi que 65 % des lycéens de milieux favorisés et 44 % des lycéens appartenant aux couches moyennes. Dans l'ensemble, une majorité de lycéens partent plus de 3 semaines et un tiers des lycéens partent plus d'un mois en vacances.

Une minorité de lycéens est partie moins d'une semaine en vacances (11 %) mais il n'y a pas de différence notable entre les PCS, même si les lycéens dont les mères sont employées sont un tout petit peu plus nombreux à partir moins d'une semaine. En revanche parmi les lycéens qui partent une à deux semaines en vacances, les lycéens dont les mères sont employées (44 %) ou/et dont les pères sont ouvriers (30 %) sont les plus nombreux. Les enfants de cadres partent plus longtemps en vacances : 47 % des lycéens dont le père est cadre partent un mois et plus c'est le cas de 58 % lorsque c'est la mère qui est cadre.

La majorité des lycéens part en vacances en famille (75 %, dont 42 % uniquement avec leurs parents et 16 % avec leurs parents et des amis). En ce qui concerne l'hébergement, 19 % des lycéens ont été hébergés durant leurs vacances par de la famille, 7 % par de la famille et à l'hôtel, 11 % ont été dans une location et 7 % à l'hôtel, 7 % sont partis en vacances en camping.

Les lycéens pratiquent majoritairement au moins une activité, le plus souvent sportive, et quand ils appartiennent aux milieux favorisés, ils en pratiquent souvent plusieurs, surtout lorsque ce sont des garçons. Les lycéens sont majoritairement partis en vacances pour une durée assez longue et le plus souvent dans la famille. Mais globalement, comme pour les activités extrascolaires, le fait de partir en vacances, le nombre et la durée des séjours sont liés au milieu social des parents.

III.3.6. Argent de poche

Une légère majorité des lycéens déclare recevoir de l'argent de poche (53 %), ils sont environ autant (54 %) à déclarer travailler pour recevoir de l'argent de poche. Les lycéens reçoivent relativement peu d'argent de poche, ils sont 12 % à recevoir 15 € ou moins par mois, 19 % entre 16 et 30 €, 13 % entre 31 et 50 € et 5 % plus de 50 €. Selon les résultats de Barnet-Verzat et Wolff (2001) à partir de l'enquête *Education* de 1992, environ 64 % des lycéens de seconde et de première recevaient régulièrement de l'argent de poche pour un montant moyen qui s'élevait entre 354 et 465 € par an (soit entre 30 et 39 € par mois). Néanmoins, les parents prennent en charge également le forfait du téléphone portable : 91 % des lycéens ont un téléphone portable, pour 72 % d'entre eux ce sont les parents qui payent le forfait, contre 13 % à payer eux même leur forfait ; pour 7 %, c'est une autre personne qui paye le forfait. Il y a 8 % de non réponses.

Les filles sont aussi nombreuses que les garçons à ne pas recevoir d'argent de poche. Les lycéens sont plus nombreux à ne pas recevoir de l'argent de poche, à Albert Camus (54 %) et à Emile Béjuît (21 %).

Les enfants de cadres et de professions intermédiaires reçoivent plus souvent de l'argent de poche (9 % des lycéens qui reçoivent de l'argent de poche ont une mère cadre, 13 % un père cadre ; 11 % une mère « profession intermédiaire »). Les enfants d'employés et d'ouvriers sont aussi nombreux à recevoir et à ne pas recevoir de l'argent de poche (18 % parmi les lycéens qui reçoivent de l'argent de poche ont une mère employée, et 4 % une mère ouvrière et 10 % un père ouvrier, alors que parmi les lycéens qui ne reçoivent pas d'argent de poche 17 % ont une mère employée, 3 % une mère ouvrière et 12 % un père ouvrier).

III.3.7. Télévision, console, ordinateur

Dans l'ensemble les lycéens déclarent regarder relativement peu la télévision en semaine, 72 % moins de deux heures par semaine (35% moins d'une heure et 36 %, d'une à deux heures par semaine) ce qui est nettement plus que les données de l'enquête Insee où 34 % des 15-24 ans disent regarder moins de deux heures par jour la télévision. 14,3 % des lycéens déclarent regarder la télévision de deux à trois heures par jour et 11 % plus de 3 heures par jour. Une comparaison directe avec les données Insee est difficile dans la mesure où le découpage des tranches horaires n'est pas le même.

Pour le week-end, les données concordent plus avec celles de l'Insee. Les lycéens sont peu nombreux à regarder la télévision moins d'une heure par semaine : 13 %, en revanche le taux de lycéens qui regardent la télévision entre 2 et 3 heures ou plus de 3 h augmente : 28 % et 22 %.

On constate assez logiquement une augmentation du temps passé devant la télévision le week-end par rapport à la semaine, pour tous les lycéens. Ils sont 11 % à regarder moins d'une heure la télé en semaine comme le week-end, 18 % des lycéens qui regardent moins d'une heure la télé par semaine la regardent une à deux heures le week-end, et 7 % plus de deux heures. Parmi ceux qui la regardent une à deux heures par semaine, ils sont 13 % à la regarder autant le week-end et 18 % à la regarder un peu plus, de 2 à 3 h. et 4 % plus de 3 h. Ceux qui la regardaient déjà beaucoup en semaine la regardent encore plus le week-end.

Les filles ne regardent pas particulièrement moins la télévision que les garçons, du moins en semaine. On constate quelques différences le week-end, parmi les garçons 25 % regardent plus de 3 h la télé (contre 21 % des filles) et parmi les filles, elles sont 38 % à regarder une à deux heures la télé (contre 31 % des garçons).

En ce qui concerne le jeu sur console ou ordinateur, il faut tout d'abord noter qu'une très forte majorité des familles des lycéens possèdent un ordinateur (93 %) et ont accès à internet (92 %).

Les lycéens jouent un peu moins qu'ils ne regardent la télévision, 68 % jouent moins deux heures par jour, 39 % moins d'une heure et 30 % entre une et deux heures. Mais ceux qui jouent beaucoup en semaine sont un peu plus nombreux que ceux qui regardent la télévision (27 % pour 25 %). Comme pour la télé, les lycéens jouent davantage le week-end (plus de 18 % pour les joueurs de plus de 2 h.).

Contrairement à la télévision, il apparaît des différences entre les sexes dans l'usage de la console et de l'ordinateur : 42 % des filles jouent moins d'une heure par semaine, c'est le cas de 36 % des garçons. Les garçons sont plus nombreux à jouer beaucoup : 21 % d'entre eux jouent plus de trois heures par semaine alors que les filles sont seulement 10 %. Le week-end, les filles et les garçons sont plus nombreux à jouer longtemps 20 % des filles jouent plus de 3 heures, ils sont 32 % des garçons.

Les lycéens qui jouent beaucoup en semaine (plus de 3 heures) regardent majoritairement peu la télé (61 % regardent moins de 2 h la télé en semaine). En revanche le week-end, les lycéens qui jouent beaucoup à la console (25 % des lycéens) regardent aussi beaucoup la télévision, (56 % regardent plus de deux heures la télévision dont 27 % plus de 3 heures).

Les lycéens de l'échantillon sont bien équipés au plan multimédia : télévision, console, ordinateur ne les laissent pas indifférents (le nombre de non-réponses à la question « *En moyenne, combien d'heures par jour passez-vous à jouer à la console ou sur l'ordinateur ?* » est extrêmement faible : 3 %), et si les lycéens enquêtés ont tendance à regarder relativement peu la télévision, ils semblent consacrer beaucoup de temps à jouer.

III.4. Caractéristiques épidémiologiques

Une majorité des familles des lycéens possède au moins une voiture (81 %) voire même deux ou plus (59 %), 16 % des familles ne possèdent néanmoins pas de voiture ; celles-ci appartiennent majoritairement aux couches moyennes ou défavorisées (on compte 3 % de non réponse à cette question). Parmi ces familles qui ne possèdent pas de voiture, les pères sont plus souvent ouvriers (35 %) mais aussi cadres ou appartenant aux professions intermédiaires (17 %) et les mères sont plus souvent employées (33 %) ou appartenant aux professions intermédiaires. Les raisons pour lesquelles ces familles ne possèdent pas de voiture ne sont sans doute pas les mêmes, on peut supposer que les cadres habitant dans des zones très urbanisées choisissent de ne pas avoir de voiture, alors que pour les ouvriers et employés il s'agirait plus souvent d'une contrainte. Parmi ces familles qui ne possèdent pas de voitures, 26 % des lycéens ne sont pas partis en vacances.

III.4.1. ASR - Permis de conduire et de moto

Une petite majorité (54 %) des lycéens répondent avoir obtenu leur ASR2 (attestation de sécurité routière, niveau 2). Ils sont néanmoins 38 % à déclarer ne pas l'avoir obtenu et 5 % à ne pas savoir. Les filles sont un peu plus nombreuses que les garçons à avoir obtenu leur ASR2. Comment expliquer que seulement la moitié des lycéens - sans grande différence selon le milieu social - déclarent avoir obtenu l'ASR ? Probablement, un certain nombre ne s'en souvient plus ou n'y a pas prêté attention.

Une petite minorité déclare avoir le permis (8 %), mais on peut se demander surtout par rapport à la question suivante « *Apprenez-vous en ce moment à conduire ?* » si ces permis ne sont pas plutôt en cours d'acquisition, en effet la plupart de ceux déclarant avoir le permis ont

17 ans, ou alors s'agit-il du BSR « Brevet de Sécurité Routière », permettant d'accéder à la conduite d'un cyclomoteur (dont la cylindrée est inférieure à 50 cm³).

Les 38 % de lycéens qui déclarent préparer le permis le font à 14 % en conduite accompagnée, 11 % en auto-école et 12 % autrement (cet « autrement » n'est hélas pas précisé), chiffres relativement élevés par rapport aux estimations, de l'ordre de 25% chez les 16-17 ans, fournies par l'EMD lyonnaise de 2005-2006 (Pochet et al., 2009), ce qui pourrait s'expliquer par des âges un peu plus élevés ici, 27 % étant majeurs. Les filles commencent à penser plus tardivement au permis, comme le montre l'EMD de 2006, même si cette enquête montrait paradoxalement un intérêt féminin pour la conduite accompagnée avant 18 ans, dans l'agglomération, que l'on ne retrouve pas ici. Les filles sont un peu plus nombreuses à ne pas apprendre à conduire que les garçons : les lycéens qui n'apprennent pas à conduire sont majoritairement des filles (62 %), alors que celles-ci constituent 56% de l'échantillon.

Les filles sont aussi nombreuses que les garçons à apprendre en conduite accompagnée ou en auto-école, néanmoins les garçons sont deux fois plus nombreux à apprendre à conduire « autrement ». On peut se demander si les garçons n'apprennent pas plus souvent à conduire de manière informelle avec leur père ou leurs copains, surtout s'ils proviennent de milieux sociaux ayant moins de moyens de leur payer le permis. En effet, si les différences sont peu significatives, il apparaît néanmoins dans notre échantillon que ceux qui apprennent à conduire « autrement » appartiennent davantage aux catégories moyennes ou populaires (42% de ceux qui apprennent ainsi à conduire ainsi, alors qu'ils ne sont que 16 % dans les milieux aisés).

Les enfants d'ouvriers (et *a priori* il n'y a pas de différence entre les filles et les garçons mais les effectifs sont trop réduits pour ce que soit significatif) sont un peu plus nombreux que les enfants de cadres à apprendre à conduire (10 % des enfants d'ouvriers apprennent à conduire alors qu'ils ne sont que 7 % pour les enfants de cadres).

Une petite minorité de lycéens possèdent un deux-roues motorisé (20) et le plus souvent il s'agit d'un 50 cm³, quelques lycéens, essentiellement des garçons (9 au total, soit 3 %) possèdent un 80 cm³ et plus. Pour ces derniers, l'âge ne semble pas jouer. Ils ont quasiment tous appris à conduire autrement que par une auto-école.

Les lycéens qui ne possèdent pas de deux-roues motorisés sont nombreux à en vouloir un, c'est le cas de 34 % des lycéens, aussi bien chez les filles que chez les garçons. On peut ainsi supposer que les parents sont plus réticents par la suite à laisser leur fille conduire un deux-roues.

Un peu plus d'un tiers des lycéens apprennent à conduire (38 %), dont une grande proportion en conduite accompagnée ou en auto-école, une partie relativement importante (12 %) apprend néanmoins « autrement » à conduire. Les conducteurs de deux-roues sont quant à eux très minoritaires et ont dans leur quasi-totalité appris à conduire ailleurs qu'en auto-école.

III.4.2. Usagers moto

Parmi ceux qui possèdent un deux-roues, la majorité le conduit tous les jours ou au moins une fois par semaine, en particulier les garçons. Parmi les 8 % des lycéens (soit 20 individus) qui utilisent un deux-roues quotidiennement, 85 % sont des garçons, confirmant les résultats de l'EMD de 2006 (Pochet et al., 2009). Les filles utilisent plutôt le deux-roues de manière ponctuelle pendant l'année. Les garçons sont également plus nombreux que les filles à pratiquer le deux-roues moteur régulièrement comme passager (6 % des garçons sont usagers passager d'un deux-roues une fois par semaine et 7 % une fois par mois, pour 4 % et 2 % des filles). Les filles sont en revanche plus nombreuses à être passager d'un deux-roues pendant l'année de manière ponctuelle (15 % des filles sont passagères d'un deux-roues quelques fois dans l'année pour 7 % des garçons).

En ce qui concerne les comportements sur la route :

- 59 % des lycéens usagers réguliers ou occasionnels d'un deux-roues, portent toujours un casque, 27 % ne répondant pas, les autres se répartissant entre « souvent », « parfois » et « jamais ».
- 42 % indiquent toujours leur changement de direction.
- 23 % déclarent souvent conduire entre deux files, 29 % parfois, seuls 17 % affirmant ne jamais le faire, pour 30 % de non-réponses.
- Ils sont également assez nombreux à déclarer régulièrement conduire vite en deux-roues : 13 % disent conduire toujours vite et 30 % souvent.
- En particulier, ceux qui utilisent quotidiennement leur deux-roues déclarent conduire souvent ou toujours vite (15 sur 20), sont tout aussi nombreux à rouler toujours ou souvent entre deux files (11 sur 20), en revanche, ils indiquent majoritairement leur changement de file.

Vu le faible nombre de motocyclistes, il est difficile d'établir une typologie des comportements, néanmoins on peut esquisser quatre types de comportement dont deux plus dominants et qui sont davantage axés sur un pôle de prudence, à partir du changement de direction et du fait de rouler vite et de rouler entre les files (le port du casque n'a pas été pris en compte, seuls 11% exprimant une fréquence autre que « toujours »).

- Parmi ceux qui indiquent toujours ou souvent leur changement de direction, « les prudents » :
 - 1 Ceux qui roulent jamais ou parfois vite ou qui roulent jamais ou parfois entre deux files : les « plutôt prudents » qui sont les plus nombreux : au nombre de 15.
 - 2 Ceux qui roulent toujours ou souvent vite et qui roulent toujours ou souvent entre les files : les « prudents basiques » qui sont au nombre de 8.
- Parmi ceux qui indiquent parfois ou jamais leur changement de direction, « les téméraires » :
 1. Ceux qui roulent jamais ou parfois vite ou qui roulent jamais ou parfois entre deux files : les « plutôt imprudents » au nombre de 5.
 2. Ceux qui roulent toujours ou souvent vite et qui roulent toujours ou souvent entre les files : les « téméraires » qui sont 6.

Globalement, c'est donc plutôt une image de prudence dans les comportements à deux-roues moteur qui ressort des déclarations des enquêtés. Bien entendu ces types, qui sont basés sur les déclarations des enquêtés, peuvent également être discutés quant à l'importance à donner à chaque question dans leur construction. Ils devraient être rapprochés d'autres thèmes du questionnaire, comme la perception générale du risque, les accidents subis ou encore l'origine sociale (toutes choses peu réalisables ici du fait des effectifs en présence) pour que l'on puisse évaluer leur pertinence... L'objectif est ici simplement de montrer qu'une telle construction est possible à partir des réponses à une telle enquête.

III.4.3. Usagers vélo

A l'opposé du deux-roues moteur, une majorité de lycéens possède un vélo (76 %) et lorsqu'ils n'en possèdent pas, très peu en désirent un (5 %). Les filles sont un peu plus nombreuses à ne pas posséder de vélo : parmi ceux qui ne possèdent pas de vélo, les trois quarts sont des filles. Un peu plus d'un cinquième des lycéens en a un usage régulier (quotidien ou une fois par semaine) : 18 % utilisent leur vélo une fois par semaine et 5 % de manière quotidienne. Encore une fois, ce sont principalement les garçons qui en sont les utilisateurs les plus réguliers. Parmi l'ensemble des usagers du vélo, les lycéens qui utilisent leur vélo de manière ponctuelle (une fois par mois ou quelques fois dans l'année) sont les plus nombreux : 35 % des lycéens utilisent leur vélo seulement quelques fois dans l'année, et 15 % une fois par mois. Et ce sont surtout les filles qui utilisent ainsi leur vélo.

Il n'apparaît pas de différence significative selon le milieu social et la catégorie socioprofessionnelle du père, les effectifs sont trop peu importants.

Contrairement aux usagers de la moto, 72 % des usagers de vélo n'utilisent jamais de casque – certes non obligatoire – ; seuls 6 % utilisent toujours un casque, 5 % souvent. Ceux qui utilisent toujours ou souvent un casque sont toutefois plus nombreux parmi les utilisateurs réguliers (quotidien ou une fois par semaine : 9 sur 21). Parmi les utilisateurs de vélo, ceux qui ne mettent jamais de casque sont nettement plus nombreux chez les utilisateurs occasionnels. Contrairement à la moto où porter le casque semble être la norme, ne pas porter le casque à vélo est la règle générale chez les lycéens.

Bien que la notion soit assez subjective, 37 % des lycéens usagers de vélo déclarent rouler vite de manière générale (13 % toujours et 24 % souvent), et 43 % de temps en temps (36 % parfois et 7 % jamais). Les usagers de vélo qui disent rouler toujours vite sont tous des garçons ; et les garçons sont plus nombreux à déclarer rouler souvent vite que les filles. Une grande majorité (73 %) des garçons disent ainsi rouler vite et une petite minorité dit rouler parfois vite (21 % des garçons soit 10 % des usagers de vélo). Les filles, quant à elles, déclarent le plus souvent rouler parfois vite (50 % des filles soit 25 % des usagers de vélo) et elles représentent tout de même 6 % de l'ensemble des usagers à ne jamais rouler vite. Rouler vite semble donc être l'apanage des garçons, le plaisir de la vitesse a une dimension sexuée et il semble important pour les garçons de revendiquer qu'ils n'ont pas peur de la vitesse bien au contraire. C'est une dimension qu'il conviendra d'interroger de manière plus approfondie dans l'enquête qualitative.

Une majorité des usagers de vélo disent respecter le feu rouge le plus souvent : 46 % toujours et 16 % souvent. Ce sont les usagers occasionnels qui respectent le plus souvent le feu rouge ;

les usagers réguliers respectent assez souvent le feu rouge mais 36 % ne le respectent que de temps en temps. Les filles respectent le plus souvent le feu rouge (56 % des filles le respectent toujours et 19 % souvent) ; si les garçons respectent également majoritairement le feu rouge c'est dans une bien moins grande proportion que les filles : 57 % des garçons disent respecter le plus souvent le feu rouge, 21 % de temps en temps et 18 %, jamais.

En revanche, pour le changement de direction, on compte à peu près autant de lycéens que de lycéennes déclarant l'indiquer le plus souvent ou juste de temps en temps (47 % des cyclistes indiquent le plus souvent leur changement de direction et 44 % disent l'indiquer de temps en temps). Les proportions sont les mêmes entre ceux qui l'indiquent toujours (23 % des usagers) et jamais (22 %). De même, la proportion entre les filles et les garçons est quasiment identique (47 % des filles et 48 % des garçons disent indiquer le plus souvent leur changement de direction). Les enfants dont le père est cadre sont un peu plus nombreux à respecter cette règle : 60 % des enfants de cadres respectent le plus souvent cette règle, alors que les enfants d'ouvriers ne sont que 40 %, sans que des différences n'apparaissent par rapport à la profession de la mère. Le fait d'indiquer ou non le changement de direction ne semble pas être une règle de conduite en vélo partagée par tous, seule une moitié des lycéens y accorde de l'importance.

Cette règle de savoir rouler en vélo est en partie confirmée dans les entretiens exploratoires menés en *focus group* dans l'enquête qualitative auprès des collégiens (cf. quatrième partie). Après avoir montré un extrait vidéo montrant comment le cycliste doit changer de direction, plusieurs collégiens ne sont exclamés qu'ils ne procédaient jamais ainsi et/ou qu'ils n'avaient jamais su que c'était ainsi qu'ils étaient censés faire. Aussi, une piste future à explorer dans les futurs entretiens est de vérifier dans quelle mesure cette règle est connue et appliquée dans les milieux les plus aisés / milieux plus populaires.

On a essayé de construire différents types de profils d'usagers de vélo à partir du respect du feu rouge comme règle principale et de la façon d'effectuer un changement de direction, sans tenir du port du casque ou du type d'usager :

- III. Les « prudents » : les lycéens qui s'arrêtent toujours ou souvent au feu rouge, qui indiquent toujours ou souvent leur changement de direction et qui roulent vite seulement de temps en temps ou jamais (19 % des cyclistes).
- IV. Les « plutôt prudents » : les cyclistes qui s'arrêtent toujours ou souvent au feu rouge, qui indiquent toujours ou souvent leur changement de direction mais qui roulent vite toujours ou souvent. Les lycéens qui s'arrêtent le plus souvent au feu rouge, qui indiquent de temps en temps leur changement de direction et qui roulent vite de temps en temps (20 % des lycéens). Les lycéens se déclarent dans l'ensemble prudents : c'est le cas de 39 % des cyclistes.
- V. Les « téméraires » ou « imprudents » : les lycéens qui s'arrêtent de temps en temps au feu rouge, qui indiquent de temps en temps leur changement de direction et qui roulent vite le plus souvent (11 % des lycéens).
- VI. Les « plutôt imprudents » (un quart des cyclistes):
 - les cyclistes qui s'arrêtent de temps en temps au feu rouge, qui indiquent de temps en temps leur changement de direction et qui roulent vite,
 - et enfin, les lycéens qui s'arrêtent le plus souvent au feu rouge, qui indiquent de temps en temps leur changement de direction mais qui roulent vite le plus souvent (15 % des cyclistes).

- Ainsi, près d'un lycéen sur quatre a un comportement relativement imprudent en vélo (26 % de cyclistes).

VII. Nous pouvons distinguer une catégorie frontalière, entre les « plutôt imprudents » et les « plutôt prudents », qui se montre plus ou moins prudente selon les situations, il s'agit de 6 % des lycéens. Les lycéens qui s'arrêtent de temps en temps au feu rouge, indiquent le plus souvent leur changement de direction mais roulent vite le plus souvent.

A partir de ces profils, nous avons observé les différences entre les filles et les garçons et selon les milieux sociaux. Les lycéens ayant un profil de comportement « imprudent » sont majoritairement des garçons (82 % des « imprudents » sont des garçons) et ceux ayant un profil « prudent » sont majoritairement des filles (75 % des « prudents » sont des filles).

Il n'apparaît pas de très grandes différences selon les milieux sociaux, bien que les lycéens ayant plutôt un profil de comportement « imprudent » soient plus nombreux dans les classes moyennes : 37 % des « imprudents » appartiennent aux classes moyennes pour 11 % à des milieux très favorisés et 15 % à des milieux favorisés. Néanmoins, les lycéens ayant un profil « plutôt imprudent » (qui sont par ailleurs plus nombreux que les « imprudents ») sont majoritaires dans les milieux aisés (54 %) et non dans les classes moyennes (24 %).

Au vu des réponses fournies dans cette partie du questionnaire, il apparaît que dans leur majorité, les lycéens semblent adopter des comportements de prudence lorsqu'ils roulent à vélo, surtout lorsque ce sont des filles. Il serait toutefois intéressant de rapprocher déclarations et usages effectifs, ce type de questions pouvant peut-être, comme dans le cas du deux-roues à moteur, inciter les enquêtés à répondre dans le sens attendu, celui de la prudence. Par ailleurs, les écarts à la règle observés sont-ils propres à cette classe d'âge ? Sans doute pas, certaines règles ou mesures de sécurité ne sont guère respectées notamment le port du casque et le changement de direction. Selon les lycéens, la première règle de sécurité en vélo pour les lycéens est surtout de respecter le feu rouge.

III.4.4. A pied et en voiture

Une majorité de lycéens déclare utiliser « souvent » le passage piéton pour traverser (56 %), un tiers « parfois » (31 %) et une minorité déclare l'utiliser « toujours » (19 %). Les lycéens déclarent également respecter en général le feu rouge : 22 % déclarent les respecter « toujours », 37 % souvent et 32 % parfois.

En cas de faible circulation, les lycéens dans leur majorité ne regardent pas avant de traverser : 62 % déclarent ne jamais regarder, 24 %, « parfois » ; ils ne sont que 9 % à le faire souvent et 4 % toujours. Une majorité de lycéens déclare marcher « parfois » à côté de la chaussée (59 %) et 23 % « jamais », ils sont néanmoins 15 % à déclarer marcher « souvent » à côté de la chaussée.

Ces comportements sont difficiles à interpréter dans la mesure où ils semblent correspondre aux attentes sociales (en particulier en ce qui concerne le respect du feu rouge), la manière de formuler les questions pourrait éventuellement être améliorée, telles qu'elles, elles semblent en effet quelque peu « moralisatrices ». Dans le questionnaire, les questions sont posées ainsi : « Pour traverser, utilisez-vous les passages piétons ? » et les modalités de réponse sont

« Toujours », « Souvent », « Parfois », « Jamais ». Il aurait peut-être mieux valu la formuler ainsi : « *Vous arrive-t-il de ne pas utiliser le passage piéton pour traverser ?* » avec les modalités suivantes « très souvent », « souvent », « rarement », « jamais ».

Le comportement le plus courant parmi les lycéens est encore une fois celui d'une relative prudence : il s'agit des lycéens qui traversent souvent au passage piéton et respectent souvent les feux rouges mais ne traversent jamais en regardant en cas de faible circulation et marchent parfois à côté de la chaussée (11 %) ; nous pouvons y ajouter les 4 % de lycéens qui leur ressemblent, à l'exception du fait qu'ils regardent « parfois » avant de traverser en cas de faible circulation. Le second groupe le plus important est celui des lycéens qui traversent parfois au passage piéton et respectent parfois les feux rouges mais ne traversent jamais en regardant en cas de faible circulation et marchent parfois à côté de la chaussée : 6 %.

En ce qui concerne la ceinture de sécurité, une très grande majorité déclare mettre toujours sa ceinture de sécurité à l'avant (92 %) et dans une moindre mesure à l'arrière (71 %). Ils sont très peu à ne mettre jamais ou seulement parfois leur ceinture à l'avant (0,4 % et 2 %) mais un peu plus en ce qui concerne la ceinture arrière (5 % jamais et 10 % parfois).

Une majorité de lycéens affiche un comportement prudent et déclare utiliser « souvent » le passage piéton pour traverser (56 %), et respecter assez souvent les feux rouges (57 %). Concernant la ceinture de sécurité, une grande majorité déclare la porter à l'avant (92%), et un peu moins souvent à l'arrière (71%).

III.4.5. Déplacements habituels

Une majorité des lycéens vient au lycée en transport en commun (55 %), les autres viennent à pied (16 %) sont accompagnés en voiture (9 %) ou font une partie du trajet en voiture et l'autre en transport en commun (9 %). Une petite minorité vient en conduisant une moto (2 %), et ceux qui viennent en vélo, en roller/skate ou en conduisant une voiture sont seuls dans chacune de ces catégories. Le vélo apparaît ainsi nettement moins utilisé pour se rendre au lycée que pour d'autres déplacements. Les 5 % qui déclarent venir autrement sont dans l'ensemble ceux qui font une partie du trajet à pied et l'autre en transport en commun.

Par rapport aux différents modes de déplacement il n'y a pas vraiment de différence entre les deux sexes ni selon la catégorie socioprofessionnelle du père. Seule différence, pour le mode de déplacement « à pied », les filles sont un peu plus nombreuses que les garçons. La localisation des lieux de résidence et d'étude, leur desserte par les transports publics, sont vraisemblablement plus déterminants.

Concernant les temps de déplacement : un tiers des lycéens met 10 minutes et moins pour se rendre au lycée (32 %), 26 % entre 10 et 20 minutes (soit 57 % mettant 20 minutes ou moins à se rendre au lycée), 11 % mettent entre 20 et 30 minutes et 24 % entre une demi-heure et une heure.

Ceux qui mettent le plus de temps sont les usagers des transports en commun (61 % des lycéens qui mettent une demi-heure et plus utilisent les transports en commun pour se rendre du domicile à leur lycée et 18 % utilisent à la fois la voiture et les transports collectifs).

Il apparaît ici quelques petites différences selon le sexe et le milieu social. Les filles mettent un petit peu moins de temps que les garçons à aller de chez elles au lycée : 60 % des filles mettent 20 mn et moins, et si les garçons sont presque aussi nombreux (57 %), ils sont en revanche plus nombreux à mettre une heure et plus (35 % des garçons pour 26 % des filles).

Les lycéens provenant de milieux sociaux aisés mettent moins de temps que les autres à se rendre à leur lycée : 48 % d'entre eux mettent 10 minutes et moins, alors que les lycéens provenant des classes moyennes ne sont que 23 % dans ce cas là et ils sont un peu plus nombreux à mettre entre 30 mn et une heure (28 %).

Plus précisément, les lycéens dont le père est cadre mettent majoritairement (61 %) moins de 20 mn pour se rendre de chez eux au lycée et 39 % mettent moins de 10 minutes). En comparaison, 51 % des enfants d'ouvriers mettent 20 minutes et moins pour se rendre au lycée mais seulement 23 % mettent moins de 10 mn. Les lycéens mettant plus de 30 mn sont un peu plus nombreux à avoir un père ouvrier (30 % des lycéens qui mettent plus de 30 mn) et ils représentent 9 % de l'ensemble des lycéens alors que les enfants de cadres ne représentent que 7 % de l'ensemble.

En ce qui concerne la profession de la mère, rappelons que les mères appartenant à la catégorie des employées (36 % de l'échantillon) et des professions intermédiaires (20 % de l'échantillon) sont majoritaires, pour 12 % des mères cadres. Les lycéens dont la mère est employée mettent dans une grande majorité 20 mn ou moins pour se rendre au lycée (61 %). Les lycéens dont la mère appartient aux professions intermédiaires mettent aussi majoritairement moins de 20 mn. Mais des différences plus grandes apparaissent si l'on distingue les temps de trajet de moins et de plus de 30 mn : dans ce cas les lycéens dont la mère est employée sont 68 % à mettre une demi-heure ou moins, mais les lycéens dont la mère appartient aux professions intermédiaires ou cadre sont encore plus nombreux à mettre une demi-heure ou moins pour se rendre au lycée : respectivement 75 % et 81 %.

En ce qui concerne le trajet de retour entre le lycée et le domicile, les proportions sont à peu près identiques bien que les trajets semblent s'allonger un peu : 52 % des lycéens mettent 20 minutes et moins pour rentrer chez eux dont 26 % mettent entre 10 et 20 mn et 32 % mettent une demi-heure et plus (dont 9 % une heure et plus). Dans l'ensemble en très grande majorité les lycéens mettent à peu près autant de temps à l'aller et au retour : 90 %, 20 min et moins, 86 % entre 20 et 30 min et 94 % une heure et plus à l'aller comme au retour.

Une majorité de lycéens mettent 20 minutes au plus pour se rendre de leur domicile au lycée, une minorité non négligeable mettant cependant 1h30 à plus de deux heures pour se rendre au lycée et en revenir. Il apparaît quelques différences entre les milieux sociaux : les lycéens issus de milieux plus favorisés mettent moins de temps que ceux issus des classes moyennes.

III.4.6. Confiance en soi, état de santé perçu, comportements à risque

La majorité des jeunes déclarent avoir tout à fait ou plutôt confiance en eux (78 %) et seulement 16 % déclarent plutôt ne pas avoir en eux et seulement 3 % pas du tout. Les garçons sont bien plus nombreux que les filles à déclarer avoir tout à fait ou plutôt confiance en eux (93 % contre 69 %). Elles sont ainsi 26 % à déclarer plutôt ne pas avoir confiance en elles (contre 4 % seulement des garçons). Par ailleurs, lorsqu'elles disent avoir confiance c'est majoritairement la réponse « plutôt oui » qu'elles ont cochée (55 % des réponses) alors que

les garçons sont aussi nombreux à avoir coché « tout à fait » et « plutôt oui ». Ces différences doivent toutefois être considérées là encore en fonction des attitudes socialement attendues, qui peuvent être très différentes pour les filles et pour les garçons. Il n'apparaît pas de différences selon le milieu social.

Consommation d'alcool

Selon l'enquête de l'Observatoire Français des Drogues et Toxicomanies (OFDT) en 2005, 13 % des jeunes de 17 ans en Rhône Alpes ont une consommation régulière d'alcool (soit plus de 10 fois par mois) et 28 % ont connu des ivresses répétées au cours des 12 derniers mois (au moins trois).

Selon l'enquête pilote 7 % des lycéens ont une consommation régulière d'alcool (soit plusieurs fois par semaine, dont 3 % de manière quotidienne) ; 19 % boivent au moins une fois par semaine, 34 % de manière plus occasionnelle et 37 %, jamais. De plus, 40 % des lycéens déclarent avoir été ivres au moins une fois dans leur vie, mais 36 % lors des 12 derniers mois, dont 22 % trois fois et plus. Les jeunes de l'enquête pilote sont donc plus nombreux à déclarer avoir une consommation régulière ou à être ivre régulièrement que dans l'enquête de l'OFDT.

Les comportements en matière de consommation d'alcool entre les filles et les garçons ne sont pas fondamentalement différents, même si ces derniers semblent consommer davantage d'alcool. Ainsi les filles sont un plus nombreuses que les garçons à déclarer ne jamais avoir consommé de l'alcool : 22 % contre 15 % des garçons. De même, 34 % des lycéennes déclarent ne pas avoir été ivres au cours de ces 12 derniers mois contre 26 % des garçons.

Peu de différences apparaissent selon le milieu social, bien que les lycéens provenant des classes moyennes soient un peu plus nombreux à ne jamais consommer de l'alcool (35 % contre 31 % parmi les milieux défavorisés). Nous constatons également quelques différences à partir de la catégorie socioprofessionnelle du père : les consommateurs réguliers ou occasionnels sont un peu plus nombreux chez les enfants d'ouvriers (près d'un tiers des enfants d'ouvriers soit 31 %, contre 25 % des enfants de cadres). Et les lycéens qui consomment plus rarement de l'alcool sont un peu plus nombreux parmi les enfants de cadres (41 %) et de professions intermédiaires (45 %) que parmi les enfants d'ouvriers (26 %). Mais les enfants d'ouvriers sont également plus nombreux à ne jamais consommer de l'alcool : 41 % contre 32 % des enfants de cadres.

Les comportements face à l'alcool ne sont pas identiques selon le genre et le milieu social. Quand les enfants d'ouvriers consomment de l'alcool c'est, semble-t-il, de manière plus régulière que les enfants de cadres, mais ils sont plus nombreux à ne pas en consommer du tout. Les enfants de cadres et d'artisans, chefs d'entreprises paraissent avoir un rapport plus festif à l'alcool, ils sont plus souvent ivres que les autres.

Consommation de tabac et de marijuana

Selon l'enquête OFDT de 2005, 32 % des jeunes de 17 ans de la région Rhône Alpe fument du tabac quotidiennement. Selon l'enquête pilote, 21 % fument quotidiennement dont 5 %, 10

cigarettes par jour ou plus, 9 % entre 5 et 10 cigarettes par jour et 6 % moins de 5 cigarettes par jour. Ils sont par ailleurs 11 % à fumer de manière plus occasionnelle.

Dans notre échantillon, les filles fument plus que les garçons, elles sont plus nombreuses à fumer de manière quotidienne, 25 % des filles fument tous les jours pour 17 % des garçons, alors qu'au niveau national, en 2005, les différences entre garçons et filles sont légèrement inversées : 29,9 % des jeunes garçons de 17 ans fument pour 27,3 % des filles.

Les enfants dont le père est ouvrier fument proportionnellement plus que les enfants dont le père est cadre : 36 % des enfants d'ouvriers fument (quotidiennement et occasionnellement) pour 27 % des enfants de cadres.

Selon l'enquête OFDT de 2005, 11 % des jeunes de 17 ans de la région Rhône Alpe fument de la marijuana de manière régulière (soit au moins 10 fois lors des 30 derniers jours). Selon l'enquête pilote, 20 % des lycéens ont consommé au cours de l'année de la marijuana, 13 % le font de manière occasionnelle. Il aurait été utile de préciser cette modalité, trop imprécise : s'agit-il d'une fois par semaine, par mois, par an ?

Par rapport à la consommation de cannabis il n'y a pas de grandes différences dans notre échantillon entre garçons et filles, or il y en a dans la population nationale. Selon l'OFDT, les garçons fument plus que les filles et plus régulièrement, en 2005, 32 % des hommes de 15-19 ans ont fumé du cannabis pour 18 % des filles. Néanmoins dans notre échantillon, proportionnellement, il y a davantage de filles qui n'ont jamais fumé.

Dans les profils d'usagers d'alcool, de tabac et de marijuana, il en ressort qu'un tiers environ des lycéens ne consomme aucun de ces trois types de produits (31 %) et que 22 % consomment uniquement de l'alcool, et ce rarement. Les lycéens consommant les trois types de produits sont peu nombreux, cela concerne 8 % des lycéens (en regroupant tous les modes de consommation, que ce soit rarement ou quotidiennement). Le produit le plus consommé de manière occasionnelle est l'alcool : 8 % des lycéens consomment occasionnellement de l'alcool mais ne fument ni du tabac ni de la marijuana ; 18 % des lycéens ont consommé deux de ces trois types de produit, et 6 % en ont consommé un.

Opinions et comportements par rapport à l'alcool, au tabac et à la marijuana

Dans leur grande majorité, les lycéens déclarent que consommer régulièrement de l'alcool, du tabac ou de la marijuana est dangereux pour la santé, il apparaît cependant des différences selon les produits : 81 % des lycéens considèrent que consommer du tabac est dangereux (dont près de 30 % très dangereux) ; 84 % considèrent que consommer de l'alcool est dangereux (dont près de 39 % très dangereux) et 87 % considèrent que consommer de la marijuana est dangereux (dont près de 56 % comme très dangereux).

Des différences apparaissent également si le jeune consomme ou non ces produits, dans leur ensemble les consommateurs considèrent comme dangereux de consommer ces produits. Mais les consommateurs réguliers ou occasionnels par exemple d'alcool ou de tabac sont plus nombreux à ne pas considérer ces produits comme très dangereux : 53 % des lycéens qui ne considèrent pas que la consommation d'alcool est dangereuse sont des consommateurs réguliers ou occasionnels, et ils sont 51 % en ce qui concerne le tabac. Les lycéens qui ne consomment pas du tout de tabac et d'alcool considèrent évidemment dans leur grande majorité ces produits comme dangereux, le tabac étant perçu cependant comme légèrement

moins dangereux que l'alcool. En ce qui concerne le cannabis, même les jeunes qui en consomment sont plus nombreux à considérer sa consommation régulière comme dangereuse que bénigne (mais, rappelons le, ce sont majoritairement des consommateurs occasionnels).

Les filles sont plus nombreuses à considérer que la consommation de ces produits est dangereuse : 14 % des garçons ne considèrent pas l'usage du cannabis comme dangereux contre 7 % des filles. De même, 20 % des garçons ne considèrent pas l'usage de l'alcool comme dangereux contre 8 % des filles ; et 22 % des garçons ne considèrent pas l'usage du tabac comme dangereux contre 13 % des filles.

Autres types de comportements

Au cours des 12 derniers mois, 14 % des lycéens se sont battus ; il s'agit majoritairement de garçons (77 %). Il n'apparaît pas de très grande différence selon le milieu social ou la catégorie socioprofessionnelle du père même si sur les lycéens qui se sont battus, près d'un tiers sont fils d'ouvriers (31 %).

Par rapport à la conduite, les lycéens considèrent majoritairement que griller un feu rouge en conduisant, ou rouler sans casque en deux-roues, ou ne pas mettre sa ceinture à l'arrière, ou de conduire en ayant bu ou fumé de la marijuana est dangereux. C'est de rouler en ayant bu de l'alcool qui est considéré comme le plus dangereux (83 % des lycéens considèrent que c'est très dangereux), puis de conduire en ayant fumé du cannabis (74 % des lycéens considèrent que c'est très dangereux), de rouler sans casque en deux-roues à moteur (63 % des lycéens considèrent que c'est très dangereux), de griller le feu rouge (48 % des lycéens considèrent que c'est très dangereux), et enfin de ne pas mettre sa ceinture à l'arrière (43 % des lycéens considèrent que c'est très dangereux).

Les lycéens considèrent que conduire en ayant bu est plus dangereux qu'en ayant fumé du cannabis : 8 % ne considèrent pas que conduire en ayant fumé est dangereux alors qu'ils ne sont que 3 % à partager cette opinion pour l'alcool.

Pour les usagers de vélo, rouler sans casque est majoritairement considéré comme pas dangereux : 44 % des lycéens considèrent que c'est peu dangereux et 18 % que ce n'est pas dangereux du tout (cf. plus haut par rapport à la norme de rouler sans casque). De plus, 16 % des lycéens considèrent que ce n'est pas dangereux du tout de rouler en sens inverse en vélo (11 % comme peu dangereux)

Les lycéens semblent avoir majoritairement les mêmes opinions en termes de représentation du danger en ce qui concerne les règles de conduite en voiture, ils se montrent plus souples en ce qui concerne les règles de conduite en vélo. Nous pouvons nous demander dans quelle mesure le fait que le questionnaire porte explicitement sur les risques routiers a pu influencer ces réponses, qui apparaissent consensuelles et légèrement décalées par rapport aux comportements déclarés sur la voirie (cf. sections II.4.2 à II.4.4).

III.4.7. Les accidents

La partie concernant les accidents est plus difficile à interpréter dans la mesure où le remplissage des questions la concernant semble avoir posé des problèmes aux lycéens, et en raison de la faiblesse des effectifs.

Un lycéen sur quatre déclare avoir eu un type d'accident (accident personnel de la circulation ou matériel ou autre type d'accident) au cours des 12 derniers mois : 8 % ont eu un accident de la circulation et un accident matériel et 8 % ont eu uniquement un accident matériel.

Ils sont 13 % des lycéens à déclarer avoir personnellement eu un accident de la circulation au cours des 12 derniers mois, 7 % un seul accident et 5 % deux à trois accidents. Parmi les 26 accidentés, 15 auraient été blessés légèrement et 4 gravement (seuls 19 ont été blessés, 5 filles et 14 garçons, alors que nous en avons 26 initialement : donc 7 auraient été blessés sans avoir d'accident de la route, à proprement parler).

Parmi les accidentés il y a autant de filles que de garçons, mais il y a plus d'enfants d'ouvriers que d'enfants de milieux favorisés. Les garçons sont un peu plus souvent personnellement touchés par les accidents de la circulation (57 % des lycéens ayant personnellement eu un accident de la circulation sont des garçons, alors qu'ils sont minoritaires dans l'échantillon), et les filles sont un peu plus nombreuses à avoir eu uniquement un accident matériel (56 % des lycéens ayant eu un accident uniquement matériel sont des filles).

Seuls 7 % des lycéens ont rempli le tableau des accidents, soit un effectif de 18 (et encore pour certaines questions ils sont moins nombreux) alors que 30 lycéens avaient déclaré avoir eu un accident personnellement et que 16 déclarent avoir été blessés (5 filles et 10 garçons ont rempli le tableau). Le nombre important de questions complémentaires, arrivant en fin d'un questionnaire déjà conséquent, a dissuadé certains de noter ces précisions pourtant essentielles : c'est là une des principales limites du questionnaire dans sa version « enquête-pilote ». Parmi l'ensemble des répondants, 9 lycéens soit (3 % du total) ont eu un accident de moto, 3 de vélo, 3 de voiture et 2 de transport collectif.

Le taux de non-réponses à ces questions étant logiquement élevé, les résultats sont difficilement interprétables sur un petit échantillon de pré-test. Il apparaît a priori que de nombreux accidents se produisent quand le lycéen est seul et il s'agirait le plus souvent d'accidents de proximité, impliquant un autre véhicule. Ce sont les filles qui ont le moins bien rempli le tableau.

Au vu des résultats, il apparaît que les accidentés ayant eu des blessures (graves ou légères, mais le plus souvent légères) sont le plus souvent des jeunes garçons âgés de 17 ans dont le père est ouvrier (10 sur 14). Ils ont eu ces accidents le plus souvent à vélo ou en deux-roues.

III.5. Remarques conclusives

Le questionnaire de l'enquête pilote a été dans son ensemble bien compris par les lycéens interrogés, et rempli de manière assez complète, les non-réponses pour certaines questions sont rares, d'autres ont néanmoins posé quelques problèmes notamment dans la présentation (par exemple en ce qui concerne la situation familiale) ou la longueur de certaines questions (par exemple en ce qui concerne les accidents).

Le temps mis pour répondre au questionnaire s'est avéré être assez révélateur des difficultés scolaires et des élèves en situation de handicap. Le relevé du temps mis pour répondre au questionnaire n'a pas été prévu dès l'origine du questionnaire, il a été noté par les chargés d'étude sur l'enveloppe du questionnaire mais pas de manière tout à fait systématique. De ce

fait, ce temps de réponse n'a pas été saisi, mais les ordres de grandeur mettent en évidence une fourchette située entre 20 et 30 minutes ; mais même lorsque le temps est situé au-delà, l'heure de vie scolaire allouée à l'administration du questionnaire s'est avérée suffisante.

L'enquête pilote a permis de défricher certains résultats et ainsi d'apporter quelques éléments de réponse confirmant certaines hypothèses initiales. La question du genre et de la perception des risques apparaît à ce titre la plus apparente : les filles et les garçons ne semblent pas adopter les mêmes types de comportement sur la route. Les filles ont tendance à se montrer, ou du moins à déclarer se montrer plus prudentes sur la route que les garçons, ce qui paraît cohérent avec le fait qu'elles aient moins d'accidents corporels que ces derniers. Les garçons apprécient la vitesse et ont davantage d'accidents, ceci venant confirmer l'ensemble des enquêtes précédentes portant sur les accidents routiers.

L'hypothèse des différences de mobilité et d'accident routier selon les milieux sociaux a été plus délicate à traiter en raison principalement de la petite taille de l'échantillon. D'autre part, comme nous avons pu le constater, pour de nombreuses questions, il n'apparaît pas de différences significatives entre les milieux sociaux. Cependant, en ce qui concerne les lieux d'habitation et les temps de déplacement, nous avons pu vérifier que les milieux aisés vivaient et se déplaçaient dans des conditions bien plus avantageuses que les lycéens des classes populaires.

IV. ENQUETE PILOTE QUALITATIVE

IV.1. Présentation de l'étude

Comme pour l'approche épidémiologique, une étude pilote a également été réalisée dans le cadre de l'approche sociologique afin d'apprécier la faisabilité de l'étude qualitative. Cette étude pilote « qualitative » a été menée pendant le premier et le second trimestre 2009.

Le choix de nous intéresser à des collégiens a été motivé par souci de complémentarité avec l'enquête pilote dans les lycées, et pour approcher les plus jeunes de la population ciblée par le projet Isomerr-jeunes. Dans la mesure où la législation française rend obligatoire l'instruction jusqu'à l'âge de 16 ans, prendre un collège comme point d'entrée permet d'éviter les difficultés d'accès aux enfants déscolarisés tôt, point non négligeable car ceux-ci sont souvent issus de milieux défavorisés.

Pour ce faire, nous avons sollicité la collaboration du Conseil Général du Rhône afin de pouvoir accéder à différents collèges rhodaniens ; cette collaboration, fructueuse, nous a permis de démarrer l'étude qualitative à partir d'une étude pilote menée dans un collège situé dans le 8^{ème} arrondissement de Lyon : le collège Victor Grignard.

Ce collège a été choisi pour deux raisons. Tout d'abord, ce collège fait partie des premiers dans le Rhône à avoir été classé en zone d'éducation prioritaire (ZEP), ce qui peut être le signe de la présence de difficultés socio-économiques de la population qui habite les environs du collège et des jeunes qui le fréquentent. De plus, il compte, dans sa direction, la représentante académique du département du Rhône en matière de sécurité routière. La façon dont les adolescents perçoivent les actions de prévention menées dans ce collège est un élément supplémentaire d'intérêt.

Concernant l'environnement géographique, le collège est situé aux abords d'une des zones urbaines sensibles les plus denses de l'agglomération lyonnaise, la ZUS des États-Unis, et pas très loin de la ZUS du quartier Lyon-Mermoz. Situé à la charnière de Lyon et de Vénissieux, le long d'un boulevard de 2 km, le quartier des États-Unis s'inscrit comme un carrefour des banlieues sud et sud-est et une entrée de ville. Il s'agit d'un quartier d'habitat social, dont les constructions se sont étalées entre 1919 et 1934. Conçu à l'image d'une cité industrielle, il représente un ensemble à forte densité. D'autres constructions verront le jour à la fin des années 50 et au début des années 60.

L'habitat à proximité immédiate du collège est diversifié : tandis que plusieurs maisons constituent des lotissements soignés à certains endroits, on note également une concentration de cités HLM qui marque socialement le territoire. Le quartier est très commerçant, avec beaucoup d'ateliers.

Le collège se situe sur les abords d'un grand boulevard dénommé Paul Santy et à l'entrée du périphérique. A ce propos, l'association de parents d'élèves milite pour que les abords du collège soient déclarés en zone 30, une aspiration qui demeure aujourd'hui encore insatisfaite. Cette adhésion des parents d'élèves à la « lutte pour la sécurité routière » a conforté notre choix d'y mener nos investigations.

Dans le cadre de la politique de rénovation urbaine et de la DSU, le collège a été refait à neuf et dispose de plusieurs équipements : salle de gymnastique, centre de documentation, etc. Un effort est fait pour retenir les bons élèves, en diversifiant les sections spécialisées : sections sportives, européennes, etc. Le collège accueille 450 élèves environ. L'établissement comporte une classe de 3^{ème} d'insertion (SEGPA).

L'étude pilote réalisée au sein du collège Victor Grignard a été menée en plusieurs temps : par un premier contact avec les collégiens à l'occasion d'une journée de sensibilisation face au risque routier, puis par la diffusion d'un questionnaire auprès d'une classe de chaque niveau, et enfin par la réalisation d'entretiens de groupe auprès d'une classe de 4^{ème}.

IV.1.1. Le travail d'approche

Au collège Victor Grignard, l'année scolaire 2008-2009 a été marquée par un projet de sécurité routière visant à sensibiliser tous les collégiens. Pour chaque niveau d'étude, une sensibilisation spécifique a été planifiée.

Pour la classe de 6^{ème}, une heure de vie de classe a été consacrée à la thématique « *Le chemin de l'école* » ; la classe de 5^{ème}, a développé pendant une heure de vie scolaire la thématique « *Les risques routiers* ». Il a été prévu que les élèves de 4^{ème} soient sensibilisés au deux-roues notamment sur la réglementation et le savoir-faire et qu'ils puissent tester un simulateur deux-roues. Toutefois, le projet n'a pu aboutir et les élèves de 4^{ème} n'ont pu bénéficier de leur part de sensibilisation à la sécurité routière. Enfin, la classe de 3^{ème} a profité d'une journée VIE (Véhicule Individu Environnement), journée réalisée en partenariat avec la Préfecture, la Caisse d'Epargne, la MAIF, et l'ECF et caractérisée par des ateliers sur l'intérêt du port de la ceinture, les effets de la vitesse, l'influence de l'alcool, des drogues, etc.

Cette journée VIE fut pour nous l'occasion d'avoir un premier contact avec les collégiens. Nous avons assisté à chacun des ateliers et avons brièvement exposé aux élèves l'étude que nous comptons réaliser auprès d'eux. L'observation du comportement de ces derniers pendant les ateliers ainsi que des entretiens « informels » entrepris auprès de quelques élèves à la fin des ateliers nous ont permis d'avoir un premier aperçu de l'intérêt qu'ils portent à la question de la sécurité routière, de leurs réactions face aux messages de prévention du risque routier. Lors de la diffusion d'un spot relatant un tragique accident de la route d'une famille dont les passagers à l'arrière du véhicule n'avaient pas leur ceinture de sécurité attachée, deux collégiennes nous diront par la suite que les images étaient trop choquantes et que ce type de sensibilisation ne saurait être efficace car beaucoup n'aimeraient pas voir le spot jusqu'au bout et encore moins le revoir. Cette perception que les jeunes ont des messages de prévention des accidents de la route a été explorée de façon beaucoup plus approfondie dans le cadre des *focus-group*.

IV.1.2 Le questionnaire

Le questionnaire nous permet d'explorer de nombreuses thématiques qui permettent d'obtenir des éléments de compréhension au sujet des inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'exposition au risque routier des jeunes.

En adaptant et en améliorant le questionnaire testé dans les lycées suite à l'enquête pilote précédemment décrite, le « questionnaire collège » compte un peu moins de 100 questions.

Celles-ci concernent notamment : la vie familiale (profession des parents/tuteurs, fratrie, caractéristiques de l'habitat, supervision parentale, etc.) et sociale (amis, activités, prise éventuelle d'alcool, de cigarettes et de drogues, etc.) du collégien, ses habitudes de déplacements, ses éventuels blessures et accidents de la route, ses perceptions du risque routier. Certaines questions, à l'exemple de celles relatives à la mobilité formulées dans le cadre de l'enquête transversale à l'endroit des lycéens ont été reprises dans le questionnaire de l'étude qualitative.

Une classe par niveau d'étude a participé au volet « questionnaire » de l'enquête pilote et les classes participantes ont été choisies par des responsables du collège compte tenu des disponibilités de chacune d'elle. Si les collégiens qui nous intéressent sont surtout ceux qui sont en 4^{ème} et 3^{ème}, nous nous sommes également tournés vers les plus jeunes (6^{ème} et 5^{ème}) afin d'obtenir des informations complémentaires sur l'évolution des pratiques de mobilité ou encore sur les perceptions du risque routier au tout début de l'adolescence. De plus, cela nous renseigne de façon plus générale sur les positions socio-économiques des élèves qui fréquentent le collège ainsi que sur la compréhension du questionnaire par les élèves. Au total, 84 questionnaires ont été recueillis dans ces quatre classes.

Trois membres du projet Isomerr-Jeunes étaient présents à chaque séance de diffusion du questionnaire afin d'assister les collégiens en cas d'incompréhension ou de besoin d'information. Le questionnaire a été soumis pendant l'heure de vie de classe : ainsi, d'une part, nous ne bouleversons pas le bon déroulement du programme scolaire et d'autre part, nous pouvons approcher les élèves dans des circonstances où ils sont et réunis et disponibles. Les 60 minutes destinées à remplir le questionnaire paraissent convenables. Les collégiens, de manière générale, ont terminé au bout d'une quarantaine de minutes. Quelques exceptions demeurent cependant, comme ce fut le cas de deux élèves de 3^{ème} qui ont mis un peu plus d'une heure. Chez les élèves de 6^{ème} et de 5^{ème}, nous avons relevé des difficultés de compréhension de certains vocables (par exemple, *HLM*, *se doper*) ou des méconnaissances de certaines situations (telle que la profession des parents).

Si nous nous référons aux circonstances de sa diffusion, il semble à première vue que les élèves de 4^{ème} et de 3^{ème} n'ont pas rencontré de difficultés majeures pour remplir le questionnaire. Nous avons cependant observé quelques réticences quant à la question de l'adresse et de la moyenne trimestrielle. Dans ce contexte, il est nécessaire d'explicitier davantage encore aux participants que certaines questions sont certes personnelles, mais qu'elles sont fondamentales et que l'identité respective des participants ne sera en aucun cas révélée dans les résultats de l'étude. L'exploitation approfondie des résultats qui se fera prochainement nous permettra de préciser davantage les améliorations à apporter au questionnaire.

Retenons également que les demandes d'autorisation adressées au préalable aux parents d'élèves afin que nous puissions diffuser le questionnaire auprès de ces derniers ont toutes été satisfaites.

IV.1.3. **Les focus group**

Nous avons prévu de réaliser les *focus-group* auprès des classes de 4^{ème} et de 3^{ème} mais la période prévue à cet effet (fin juin 2009) ne permettait pas de mobiliser la classe de 3^{ème} en raison de la préparation du brevet des collèges.

Aussi, ce sont les élèves de 4^{ème} 1 ayant antérieurement répondu au questionnaire qui ont participé au *focus-group*. La classe compte vingt-quatre élèves et ces derniers ont été partagés en deux groupes conformément à leur subdivision habituelle lors des cours.

Des demandes d'autorisation ont été envoyées aux parents afin qu'ils permettent à leurs enfants de participer aux entretiens de groupe et qu'ils donnent leur accord pour un enregistrement audio et un enregistrement vidéo. Les élèves ont disposé d'une dizaine de jours pour retourner les autorisations signées et stipulant le refus ou l'accord des parents pour chaque type d'enregistrement.

Ce délai qui prenait fin deux jours avant la réalisation des *focus-group* devait nous permettre de bien organiser les séances d'entretiens collectifs. Or, quelques élèves n'ont remis les autorisations que la veille, voire le jour même des *focus-group*, ce qui a compliqué la réalisation des enregistrements. Au final, nous avons eu un accord exclusif pour l'enregistrement sonore et deux refus pour l'enregistrement vidéo. De ce fait, avec l'accord des participants, nous avons placé la caméra, derrière eux, ce qui permettait de ne pas dévoiler leur visage, mais qui permettait cependant d'entrevoir en partie leurs comportements.

Les enseignements à tirer de cette première vague de *focus-group* sont d'une part, la nécessité d'explicitier davantage l'intérêt de l'enregistrement vidéo dans la demande d'autorisation parentale, et d'autre part, le caractère obligatoire du retour des demandes d'autorisation (cela, dans le respect des délais) afin de permettre une meilleure organisation des entretiens collectifs. La préservation de l'anonymat des participants doit également être mieux défendue en précisant bien que l'enregistrement vidéo n'a pour unique but que d'attribuer le *corpus* à l'orateur correspondant et d'analyser les comportements des participants, les images n'étant en aucun cas divulguées.

Malgré cette aspiration à l'enregistrement vidéo qui n'a pu aboutir, l'effectif réduit des participants ainsi que la présence des deux sociologues (une en qualité de modérateur, et une en qualité d'observateur) a permis de mener à bien les *focus-group*. En raison de l'absence de quelques élèves, le *focus-group* s'est finalement réalisé auprès d'un groupe de dix élèves le premier jour, et de huit élèves le second. Malheureusement, des problèmes techniques intervenus lors de la première séance ont rendu l'enregistrement audio difficilement exploitable. La seconde séance s'est bien déroulée. En outre, les 90 minutes prévues pour chaque séance semblent adéquates et les extraits filmiques ainsi que les thématiques que nous avons proposés animent convenablement les discussions.

La grille d'entretien

L'objectif principal du *focus-group* est de récolter des informations riches destinés à appuyer, à étoffer et à approfondir celles que nous avons déjà pu obtenir à partir du questionnaire. Cet entretien de groupe répond également aux commentaires et aspirations que ces collégiens ont formulés lors de la diffusion du questionnaire³. Dans ce contexte, les remarques telles que « *on n'avait pas un grand choix de réponses, les QCM influencent notre réponse* » ou encore « *il aurait fallu que ce soit plus ludique* », « *mettre plus de couleurs* », etc. trouvent leur satisfaction dans une plus grande liberté d'expression accordée aux participants (questions ouvertes, débat) et par l'usage de support visuel (diffusion d'extrait de films) pour mieux animer la discussion.

³ Ce questionnaire s'est terminé par une question ouverte : « *As-tu des choses à rajouter sur le questionnaire : impressions, souhaits, etc.* ».

Nous voulions que le contenu des spots concorde avec les thématiques déjà prédéfinies dans la grille d'entretien, mais il était difficile de trouver les séquences adéquates. En effet, les supports disponibles sur le thème des accidents de la route sont notamment des supports qui véhiculent des messages de prévention des accidents de la circulation, or notre objectif n'était pas de sensibiliser les jeunes mais plutôt de saisir chez ces jeunes les comportements, les dispositions, les représentations, etc. qui pouvaient éclairer sur les inégalités sociales de mobilité et d'exposition au risque routier. De plus, l'autre difficulté était de trouver des spots récents : la majorité des films auxquels nous avons eu accès date des années 90. Ces films étaient généralement sur cassette vidéo ; certains DVD que l'on pourrait croire d'actualité, avaient exactement le même contenu que les cassettes⁴. Les DVD les plus récents que nous avons trouvés proposaient quant à eux des quiz, ou contenaient des spots à but préventif.

Dans ce contexte, nous avons plusieurs fois extrait des séquences du contenu global d'un film afin d'obtenir des images appropriées au focus-group sans glisser dans la sensibilisation. Parfois, faute de mieux, nous étions obligés de recourir à ces films quelque peu dépassés (si l'on se fie aux tenues vestimentaires des acteurs, à la musique de fond et aux rires, parfois moqueurs des participants aux focus-group). Il importe donc de recourir à des films plus actuels et dont le contenu répond à nos attentes.

Concrètement, la grille d'entretien se décline en quatre grandes thématiques intercalées par la diffusion de spots.

En premier lieu, pour mettre directement les participants dans le vif du sujet, vient la thématique de *l'accident de la route*. L'on s'efforce ici d'appréhender ce que les jeunes savent de l'accident de la route, leurs comportements lorsqu'ils sont en situation de déplacement ou sur l'espace public, leurs représentations des accidents de la circulation, etc. Survient par exemple une question comme « *Quelles caractéristiques des jeunes font qu'ils s'exposent autant aux accidents de la route ?* », question ensuite largement approfondie par des discussions autour de l'alcool, du goût de la vitesse, etc.). S'en suit également la diffusion de deux extraits filmiques sur, respectivement, les comportements sur la route des filles, d'une part et ceux des garçons, d'autre part afin d'apprécier si les participants se reconnaissent dans ces spots et pour vérifier s'ils sont d'accord sur ces inégalités supposées de comportements sur la route entre les deux sexes.

Ces comportements sur la route constituent une transition pour aborder la deuxième thématique de la grille d'entretien : *les comportements en situation de mobilité*. Nous attaquons directement ce sujet à partir de la diffusion d'un film de 5 minutes environ, montrant des adolescents à la sortie de classe : nombreux sont ceux qui marchent au beau milieu de la rue, d'autres sont pris dans les discussions avec leurs amis et ne font pas attention aux voitures, etc. L'idée est ensuite de connaître le comportement sur la route de chacun des élèves, non seulement après les cours mais d'un point de vue beaucoup plus général. Nous avons cherché à explorer les déclinaisons de ces comportements selon que l'élève soit seul ou accompagné : agit-il différemment quand il est seul ? Comment est-il avec ses amis, avec un adulte ? La présence de l'autre influe-t-elle sur le comportement sur la route ? De plus, nous nous sommes également intéressées aux éventuelles variations de ces comportements selon les lieux fréquentés : supporté par un autre spot, ce sujet a permis de savoir si les élèves

⁴ C'est le cas par exemple du film « Au coin de la rue » produit par la Maif prévention en 1993 sur cassette vidéo et repris en DVD.

étaient beaucoup plus « prudents » à certains endroits et peut-être beaucoup moins à d'autres, par exemple, sur les parcours qu'ils réalisent quotidiennement.

La troisième thématique abordée est celle de la *supervision parentale*. Il s'agit pour nous d'approfondir les liens que les jeunes entretiennent avec leurs parents, de voir les sentiments des jeunes à cet égard, d'apprécier s'ils enfreignent éventuellement les recommandations des parents et les conséquences qui peuvent en découler, etc.

Enfin, le dernier sujet abordé par notre grille d'entretien porte sur la perception que les jeunes ont des messages de prévention sur les accidents de la route. La discussion est animée sur la base de quelques spots sur la sensibilisation face aux accidents de la route. L'idée ici est de savoir ce que les jeunes pensent des divers spots, d'appréhender à quel type de message seraient-ils le plus réceptifs. Sur cette thématique, *perceptions des messages de prévention*, l'analyse doit accorder une place importante à l'observation : quelles sont les réactions verbales et gestuelles des participants devant ces spots ? Selon eux, quel serait le type de *sensibilisation* (message, évènement, etc.) qui les rendrait vraiment prudents sur la route ?

Conditions de réalisation du focus-group

Les séances de focus-group menées au sein du Collège Victor Grignard ont été réalisées dans une grande salle appelée « salle polyvalente ». Cette salle très spacieuse et dotée de nombreux équipements (micro, vidéoprojecteur, grand tableau blanc, etc.) nous a permis de réaliser le focus-group de manière optimale.

Au début de la séance, nous nous sommes présentées aux élèves et nous avons également fait un bref rappel du projet Isomerr-jeunes. Ensuite, nous avons expliqué aux participants les objectifs du focus-group, ainsi que nos attentes à leurs égards (participation aux échanges, sincérité des réponses, etc.).

Avant d'entrer dans le vif des discussions, nous avons demandé à chaque participant de se présenter tour à tour en nous disant le prénom, l'âge et la profession des parents. Au fur et à mesure que chacun se présentait, nous notions leur prénom et leur emplacement. Cela nous permettait d'animer le débat de façon optimale et de relancer les échanges verbaux de façon plus personnalisée.

Mais cette présentation des participants n'avait pas pour seule utilité de servir au focus-group. En fait, l'âge des participants et notamment la profession exercée par leurs parents permettaient d'identifier l'interviewé dans le cadre du questionnaire qu'il avait précédemment rempli. Ainsi, nous avons pu conjuguer les apports du questionnaire à ceux des focus-group, ce qui nous a permis de recueillir une importante quantité d'informations sur les collégiens participant aux entretiens collectifs. Les réponses aux questionnaires ainsi que les données du focus-group étaient complémentaires. Par exemple, on comprend grâce au focus-group qu'une des participants n'effectue que très rarement des déplacements à pied avec ses parents et que c'est pour cette raison que dans la question n°37 du questionnaire elle affirme, au sujet des déplacements à pied, ne jamais emprunter le passage piéton lorsqu'elle est avec ses parents et ne jamais respecter les feux de signalisation lorsqu'elle est avec eux.

IV.2. Résultats préliminaires

Les résultats que nous avançons ci-après sont des aperçus, fondés sur l'analyse que nous tirons de la séance de focus-group réalisée le 23 juin 2009, et soutenus par quelques données du questionnaire rempli par les élèves ayant participé à cette séance. Huit élèves, dont cinq étaient âgés de 14 ans, deux de 13 ans et un de 12 ans ont participé à cette séance de focus-group. Ce groupe a été constitué de quatre garçons et de quatre filles.

Un milieu social hétérogène

Si l'on se fonde sur la profession des parents pour apprécier le milieu social des participants, celui-ci apparaît diversifié. Lorsque les parents d'un enquêté sont divorcés, nous avons préféré tenir compte de l'emploi des parents avec qui cet enquêté habite : dans ce contexte, on a par exemple l'emploi du père et de la belle-mère ou celui de la mère et du beau-père (Tableau 8).

Tableau 8 : Profession des parents des huit élèves ayant participé au focus group du 23 juin 2009

	*P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8
Père	Artisan	Retraité	Secrétaire d'avocate	Commercial	Chef d'entreprise		Ouvrier qualifié	Responsable d'hébergement d'urgence
Mère	Ouvrier					Serveuse		Assistante maternelle
Belle-mère/ Beau-père		Au foyer	Cadre	Gestion des ressources humaines	Enseignante	Ouvrier qualifié	Assistante maternelle	

*P= participant

Dans le cadre du questionnaire, chaque participant affirme que leurs parents sont propriétaires du logement d'habitation : trois élèves habitent une maison et les cinq autres un appartement. Cette information sera vérifiée lors des prochaines interviews que nous prévoyons de mener auprès des parents de ces élèves. Pour l'instant, nous ne pouvons affirmer si être propriétaire d'une maison ou d'un appartement serait le signe d'une certaine aisance sociale car dans bien des cas, ces biens sont acquis par un recours au crédit bancaire et les capacités de remboursement peuvent être variables d'une famille à l'autre.

Par ailleurs, seul le participant dont le père est retraité et la mère sans emploi, dit ne pas avoir de voiture dans sa famille (les autres en ont au moins une) mais celle-ci possède toutefois une maison de campagne. A ce sujet, ils sont cinq au total à détenir au moins une maison de campagne, ce qui paraît élevé, mais il se peut que certains enquêtés ont considéré la maison des grands parents comme maison de campagne aussi, est-il nécessaire de vérifier cette information auprès des parents.

Ce qui, selon-nous, pourrait être un signe plus net de différences sociales entre ces participants, est le montant de l'argent de poche de chacun. P1 - qui déclare habiter une villa - est ainsi celui qui reçoit le plus : il affirme recevoir trente euros d'argent de poche par semaine ; tandis que P2 et P4 n'en reçoivent pas du tout. P3 reçoit trois euros par mois ; P8 cinq euros par mois ; P6 et P7, 20 € euros par mois et P5, 50 € par mois.

L'on pourrait avancer que d'un point de vue général, les filles gagnent plus d'argent de poche que les garçons (hormis P1 qui gagne 30 euros par semaine) car les deux participants qui ne

touchent pas d'argent de poche et celui qui en reçoit pour trois euros par mois sont des garçons.

En revanche, il est difficile d'affirmer que l'argent de poche varie avec l'âge. En effet, le plus jeune (12 ans) gagne certes 3 euros par mois, mais ceux qui ne gagnent rien sont âgés de 13 ans et de 14 ans et ont le même âge que ceux qui gagnent, cinq, vingt, ou cinquante euros par mois.

Nous pensons que la piste sur laquelle il faut continuer d'avancer ici demeure le niveau de vie des familles.

Des modes de transport domicile-collège similaires

En ce qui concerne les modes de transport utilisés la majorité des jeunes que nous avons interviewés (6/8) a recours au transport en commun pour aller au collège et pour revenir au domicile. Si le mode de transport utilisé est quasiment le même et que la majorité des participants (5/8) habite la commune de Vénissieux, il apparaît que la distance collège-domicile varie fortement d'un enquêté à l'autre. En effet, tandis qu'un enquêté ne met que 5 minutes pour réaliser ce parcours domicile-collège en transport en commun, les autres mettent 10, 15, 20, 30 et parfois même 45 minutes. Ce mode de déplacement est dans certains cas, soutenu par quelques minutes de marche à pied. Quant aux deux autres participants, l'un a recours à la marche à pied et l'autre est conduit en voiture par ses parents. Ici, aucune distinction visible dans l'usage des modes ne peut être reliée à la question de l'inégalité sociale si l'on s'en tient à la PCS des parents. Des investigations plus fouillées sur ce thème seraient vraisemblablement nécessaires pour mieux appréhender, par exemple, le degré de disponibilité de la voiture pour les activités extrascolaires et de loisirs, et le week-end, ou encore le recours au vélo et au deux-roues moteur.

Perceptions du risque routier

Nos interviewés ne sont pas étonnés à l'idée de savoir que les accidents de la route constituaient la première cause de mortalité des jeunes. Selon eux, cela est imputable à plusieurs facteurs que nous regroupons ici en trois critères différents :

- la recherche de sensation forte : *« Ils ne sont pas assez vigilants par rapport à la sécurité parce qu'ils veulent tester de nouvelles choses en fait, de nouvelles sensations (...) par rapport à la vitesse aussi (...) Le goût de la vitesse surtout. »*
- l'alcool et les drogues : *« Chez les jeunes ouais, avec l'alcool et tout, les drogues. »* nous dit un participant âgé de 12 ans. Ses camarades sont d'accord : *« Parfois c'est à cause, c'est l'alcool (...) quand ils boivent beaucoup pendant les fêtes et tout, les soirées (...) les soirées et ça...ça s'enchaîne en fait »*. Selon un autre participant : *« l'alcool, la drogue et tout. Ouais, quand ils sortent de discothèque et tout »*.
- l'effet de groupe : *« Et aussi souvent pour impressionner les autres personnes »* nous dit une jeune fille. Propos soutenus par un garçon : *« Y en qui font des levées et tout....et des fois ils roulent, des fois y en qui roulent sans casque, ils ont même pas la visière ; ça sert à rien hein ! »*.

Une jeune fille ayant déjà monté sur une moto avec son frère, et ce, sans l'autorisation de son père nous avance l'argument de la sensation de liberté pour la moto et la volonté d'impressionner les autres pour le cas de la voiture : *« En moto c'est le goût de la vitesse, en*

voiture c'est plus pour frimer enfin, en moto c'est vraiment, on a vraiment, c'est vraiment la vitesse qui compte... la sensation de liberté ».

Toutefois, nos enquêtés semblent encore être à l'abri des accidents de la route si l'on s'en tient à l'argument qu'ils avancent : celui de l'âge : « *On est encore trop petit* », nous dit une participante âgée de 14 ans, des propos auxquels l'ensemble du groupe adhère. Selon eux, ils ne sont pas encore parvenus à l'âge des sorties en discothèque, de la consommation d'alcool, de la conduite de véhicule motorisé.

Mais, les échanges débouchent sur un autre facteur avancé par une jeune fille : le genre, ou plus précisément les normes comportementales bien différentes entre les garçons et les filles. Selon cette participante : « *ça dépend encore des filles et des garçons. Les garçons ils ont plus envie de montrer donc faire un peu n'importe quoi (...). Et les filles, elles ont pas besoin de ça ; elles ont moins besoin de ça que les garçons. Elles ont pas besoin de tout le temps montrer...* ». Le débat s'intensifie car deux membres du groupe (un garçon et une fille) ne sont pas d'accord, pointant l'apparition de comportements féminins qui se rapprochent des normes masculines : « *Y a certaines filles maintenant, y a plus d'ordre, vraiment tout est bouleversé. Vraiment y a certaines filles...* » lance le garçon ; lui coupant la parole, la jeune fille lui rétorque : « *Non mais y a des garçons qui sont posés aussi !* ».

Après quelques instants d'échanges les deux participants tombent finalement d'accord sur le fait que, les garçons seraient plus adeptes des comportements à risque que les filles mais qu'il ne s'agissait pas d'une règle universelle car des exceptions demeurent aussi bien au niveau des filles qu'au niveau des garçons.

Les analyses ultérieures que nous réaliserons pourront vérifier cette éventuelle inégalité entre les deux sexes en matière de comportement sur la route et en matière de perception du risque.

Un comportement de piéton qui s'adapte aux circonstances

Il nous est apparu opportun d'illustrer ce volet sur les comportements sur la route en nous intéressant au comportement piéton dans la mesure où, vu le jeune âge de nos participants, il s'agit du mode de mobilité le plus répandu, et celui qui permet le mieux d'éclairer leurs agissements sur la route. Le questionnaire et les résultats du focus-group attestent que les jeunes se comportent différemment lorsqu'ils ont recours à la marche à pied.

D'un point de vue général, emprunter le passage piéton lorsque que l'on traverse n'est pas une obligation. Quand il n'y a pas de véhicule, la voie est libre : « *Tout le monde fait ça* » dit une interviewée de 14 ans quand ses amis disent : « *Moi, je regarde à droite, à gauche, après je traverse* » ou encore « *Mais en fait je ne traverse pas forcément sur les passages piétons (...)* *Au piéton des fois il y a beaucoup de voiture, y a pas de feux des fois au passage piéton. Des fois c'est un piéton et les voitures, elles filent* ». Un participant nous explique : « *ça sert un peu à rien (...)* moi j'dis les passages piétons ça va c'est bien, ça indique où on peut traverser plus prudemment mais les feux là les petits bonhommes je respecte jamais parce que...(.) *c'est tout le temps, c'est mal organisé avec le feu des voitures. Moi je regarde tout le temps, j'attends qu'il y a plus de voiture (...)* *Quand y a pas de voiture, on est en sécurité, on sait y a pas de voiture qui va venir. Il y a le [passage] piéton là-bas, on va pas marcher faire le tour pour aller au piéton !* ». Un autre élève très éloquent nous dira que c'est lorsqu'il est en voiture qu'il reconnaît la dangerosité de sa manière de traverser : « (...) *En fait j'ai*

remarqué, quand je suis piéton euh, et ben des fois je traverse n'importe, un peu n'importe comment. Et après quand je suis en voiture je vois des gens qui traversent un peu n'importe comment je fais ouais et tout, ça saoule et tout ».

Par ailleurs, il s'avère que les jeunes reconnaissent très facilement, dans le cadre de cet entretien de groupe, être nettement moins vigilants lorsqu'ils sont avec des amis.

- ⇒ Il est « honteux » pour les jeunes de rappeler leurs amis à l'ordre. Un élève de 14 ans nous explique : *« Déjà quand je suis avec les autres et tout....quand je suis tout seul je crois que je traverse sur les passages piétons. Mais quand je suis avec les autres, des fois (...) les copains et tout quoi. Déjà quand on marche à pied, je ne leur dis pas forcément, 'venez, on va au passage piéton' (...) En plus, il y a la pression du groupe parce que si on... après on a peur qu'un autre se moque de nous. Aaah, c'est bon, on peut traverser comme ça. C'est vrai que des fois je pense des trucs et je dis pas parce que je sais que les autres ils vont dire. Si c'est vrai il faut réfléchir, il faut être intelligent (...) Si je suis avec des gens, euh, plutôt, pas intelligents et tout mais qui comprennent et tout les choses mais si je suis avec les autres et tout, je traverse comme ça et tout ».*
- ⇒ Les jeunes se croient « plus forts » lorsqu'ils sont en groupe : *« On se croit plus fort (...) On est en groupe donc, il risque moins de, on ne risque pas de se faire attaquer ou quoi que ce soit donc on pense pas (...). On pense pas qu'on va avoir des problèmes comme on est à plusieurs, donc on se lance plus facilement ».* Selon une autre jeune fille : *« à plusieurs on se sent mieux, on se sent plus à l'aise ».*
- ⇒ Quand ils sont en compagnie de leurs amis, ils pensent à autre chose et non à prendre le passage piéton pour traverser. Une jeune fille nous explique : *« Parce qu'on n'a pas le reflexe en fait (...) Parce que souvent on parle et on traverse...y a pas le reflexe de penser aux passages piétons en fait ».* Le plus jeune, âgé de 12 ans nous dit : *« Ouais, moi je pense que quand on est avec des amis ouais, c'est plus la flemme qu'on traverse pas, parce que eux, ils ont la flemme d'aller au passage piéton mais tout seul on y va hein ».*

Enfin, l'attitude des interviewés est beaucoup plus modérée lorsqu'ils sont accompagnés de leurs parents : *« Si on est avec la famille on passe par les [passages] piétons que si on est avec des amis. C'est plus avec la famille que...avec nos parents quoi (...). Parce que mes parents ils me disent, 'passe par le passage piéton' ».*

« On a peur de se faire engueuler », nous affirme un garçon, il poursuit *« Non, en fait ça doit être je crois que c'est avec nos parents après ils vont nous dire, ouais pourquoi t'as pasIls nous disent pas ça mais... ».* Ses propos sont soutenus par un autre interviewé qui nous dira plus loin que son père le frappe, lorsqu'il fait des bêtises : *« Ouais. Pourquoi t'es pas passé par le passage piéton. Qu'est ce que tu fais, obéis à l'ordre »* nous dit-il sachant qu'il a insisté sur le fait que certes, il se fait frapper mais cela ne se produit que rarement, suite à une grosse bêtise.

A part cette crainte de se faire gronder par les parents, nous avons également relevé chez un interviewé le fait qu'il n'aime pas trop discuter avec ses parents. Aussi, prendre le passage pour piéton lui éviterait bien d'avoir des échanges avec ces derniers : *« Ouais, après ça pose trop de questions »* nous dit-il en faisant allusion à ses parents.

Des activités extérieures à risque ?

Dans le groupe, nous distinguons une nette différence entre les filles et les garçons en ce qui concerne les jeux pratiqués à l'extérieur (ici entendu comme dans la cour, sur le parking, etc.). Les filles ne jouent plus dehors alors que les garçons le font encore, et l'activité pratiquée concerne surtout le foot. Selon un participant : *« Nous c'est vers le parking et tout, nous on joue vers le parking il y a des voitures qui passent on s'en fout. Nous aussi ben au lieu de faire la murette et tout. Mais on bouge pas trop (...) Ouais, on est beaucoup, ils nous voient. Et en plus ils vont doucement parce que c'est dans des quartiers, dans des habitations et tout il y a un ralentisseur après (...) De toute façon y en a pas souvent des voitures, le passage il est étroit. Ou sinon des fois on se déplace et tout, on va dans des endroits pas trop dangereux genre stade et tout, ou parc (...) Mais quand même, c'est... des fois les voitures, des fois c'est... ils vont doucement, parce que c'est comme un petit parking en bas de l'allée »*. Et un autre participant de rajouter : *« Il faut pas, il faut pas jeter la faute à nous, c'est les automobilistes et tout des fois, ils roulent vite »*.

Par ailleurs, il reste à vérifier si le déplacement (à pied, en transport en commun, ou en véhicule) réalisé par ces jeunes pour rejoindre d'autres activités (sport, danse, etc.) les « expose » davantage au risque d'accident de la route.

Expériences en matière d'accidents

Est-ce un effet de légitimation lié au thème de l'enquête, est-ce lié aux actions de sensibilisation au risque routier menées dans ce collège ? Toujours est-il que, chez nos enquêtés, aucune règle de sécurité n'est jamais sans importance. Aussi, dans le cadre des questions n° 53 [« Selon toi qu'est-ce qui est *très important, important, pas très important et pas important du tout* qu'on on conduit : Attacher sa ceinture de sécurité- Porter correctement son casque en deux-roues motorisé- Respecter la signalisation (feu, panneau, etc.)-Être attentif aux autres usagers de la route- Ne pas aller trop vite (respecter les limites de vitesse)- Ne pas boire d'alcool-Ne pas téléphoner-Ne pas fumer de cigarette] et n° 54 [Si tu conduisais un véhicule motorisé, penses-tu que ces comportements seraient *très risqué, risqué, pas très risqué, pas risqué du tout* pour toi : Aller très vite-Ne pas attacher sa ceinture-Se croire tout seul sur la route-Ne pas faire attention aux autres usagers de la route-Téléphoner-Ne pas porter de casque sur un deux-roues-Boire de l'alcool-Fumer une cigarette] du questionnaire, les cases « pas important du tout » et « pas risqué du tout » étaient-elles très souvent vides.

Nous avons relevé deux expériences en matière d'accident de la route chez nos participants. Le premier cas a été vécu ensemble par quelques élèves du groupe car il s'agit d'un accident de car lors d'un voyage scolaire ; accident selon eux sans gravité car seul le véhicule a été endommagé.

L'autre cas concerne notre enquêté de 12 ans qui dit adorer le cyclisme et il s'agit justement d'un accident de vélo. Il raconte : *« Ouais. En vélo, j'ai cartonné une voiture mais c'est cruel. Puisque en fait par terre c'était pas des trottoirs, c'était des pavés, j'étais dessus et puis, euh, vu...eux, normalement, c'est comme ça et la route elle va comme ça euh, non, il est comme ça et la route elle est là. Et au lieu de faire le tour comme ça ils coupent direct le pavé et ils m'ont rentré dedans »*. Il a dû être admis à l'hôpital et s'en est sorti avec quelques contusions et des cicatrices.

Nos enquêtés n'ont donc pas connu à titre personnel, de grands accidents de la route et il faut dire qu'à première vue ce n'est pas très étonnant car il s'agit malgré tout d'un événement assez rare. Les autres accidents de type accidents domestiques ou blessures lors d'une activité sportive sont légèrement plus importantes mais ces accidents demeurent généralement sans grande gravité (ici entendu comme une blessure nécessitant une prise en charge médicale). Dans tous les cas, notre objectif n'est pas de nous intéresser uniquement aux jeunes ayant déjà vécu un accident de la route, mais il s'agit d'appréhender chez les jeunes, ayant ou non une expérience en matière d'accidents de la circulation, les facteurs personnels, sociaux, territoriaux, etc. pouvant concourir aux inégalités de mobilité et d'exposition au risque routier.

En conclusion, nous tenons à préciser qu'il s'agit bien ici d'extraits de résultats issus des premières investigations menées dans le cadre de l'étude qualitative. Les données livrées par le questionnaire ainsi que celles que nous avons obtenues sur la base des focus-group vont être traitées de façon beaucoup plus poussée. Ces premiers résultats témoignent de la difficulté de se baser uniquement sur les PCS des parents pour appréhender les inégalités sociales et révèlent également la dimension plurielle des inégalités sociales. Aussi, est-il nécessaire d'étendre l'analyse à d'autres critères, tels que la supervision parentale, l'effet de groupe, etc.

Le dernier volet du focus-group sur la sensibilisation, où nous avons diffusé différents spots nous a permis de constater qu'en définitive, les jeunes étaient plus attentifs aux spots relatant des accidents tragiques (bien que les filles disaient ne pas supporter ce type d'image). Les participants éclatent de rire pendant un spot où de jeunes rappeurs à travers leur musique, parlent des attitudes à adopter quand on roule à vélo : selon nos interviewés, le spot est dépassé, voire ridicule et surtout, ils disent n'avoir rien retenu des paroles de la chanson. Or, quand les spots véhiculent un message plus tragique, l'assistance est silencieuse et semble bouleversée à la fin du spot. Les jeunes sont bien conscients que les accidents de la route perdurent malgré les actions de sensibilisation mais ils pensent aussi qu'il vaut mieux insister sur ces spots qui marquent les esprits car ces derniers seraient les plus efficaces. Une jeune fille nous dira que, pour être prudent, il faut avoir vécu l'accident ; *expérimenter un accident servirait-il donc de leçon ?*

Ce qui est à retenir c'est que pour cette population étudiée, dont l'âge moyen est de 13 ans et demi, les pratiques de mobilité restent encore limitées : le trajet domicile-collège, quelques sorties le week-end mais avec une supervision parentale encore bien marquée. Souvent ces jeunes doivent être rentrés au plus tard à 20 h. A leur âge, ils ne se voient pas encore aller à des soirées arrosées, conduire un véhicule à vive allure, etc. C'est davantage en tant que piétons et notamment en tant que piétons accompagnés des amis, que leurs attitudes sur la route ont tendance à les « exposer » au risque.

Les entretiens de groupe dévoilent des informations riches qui viennent en complément des données livrées par le questionnaire. La liberté d'expression accordée aux participants, le fait de pouvoir encourager les discussions et de revenir sur un sujet particulier, la possibilité d'observer les réactions des interviewés, etc. nous permettent d'explorer chez les participants, tout ce qui, en termes de dispositions, de comportements, ou de représentations pourraient nous éclairer sur les inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'exposition au risque routier.

On comprend alors que cette dimension plurielle des inégalités sociales est à analyser en tenant compte de la dimension plurielle des comportements et des représentations. Il y a effectivement des « inégalités dans l'ordre de l'avoir » (argent de poche, véhicule motorisé, etc.) « du pouvoir » (comme influencer les amis ou être influencé par les amis) « et du savoir » (par exemple la connaissance du code de la route) comme l'évoquent Alain Bihl et Roland Pfefferkorn (2008, p. 8). Toutefois, il y a ce facteur non négligeable : la jeunesse. « *Pour être soi, il faut d'abord être comme les autres* » disait Dubet en parlant des attitudes des jeunes (cité par Galland, 1991). Cela expliquerait pourquoi les jeunes sont réticents à l'idée d'interpeller leurs amis qui ont l'habitude de ne pas emprunter les passages piétons pour traverser. Entre eux, les jeunes peuvent ainsi constituer un groupe homogène combien même leurs parents puissent exercer des professions différentes. Il existe une dimension collective des comportements individuels : on constate les effets du groupe de pairs et de la socialisation qui se réalise « par les copains », on remarque les représentations et les perceptions sociales du risque routier, ou encore l'influence du genre et des relations garçons-filles sur les comportements.

Dans ce contexte, il serait également fort intéressant de procéder à des entretiens individuels afin d'être mieux à même de préciser les « histoires de vie », l'influence du milieu familial (aspects plus personnels, qui sont peut être moins évidents à faire ressortir via un focus group), ou encore les liens éventuels entre conditions objectives de déplacement (temps passé à se déplacer par mode de transport, autonomie accordée au jeune dans ses allées et venues par ses parents...) et aspects plus comportementaux. Les informations recherchées à l'aide de ces entretiens individuels seront obtenues par l'intermédiaire des parents pour les plus jeunes. Rappelons que les entretiens individuels avec les parents auront pour objectif d'enrichir, d'éclairer et peut-être parfois de corriger les informations obtenues grâce aux investigations déjà menées auprès des jeunes.

V. ENQUETES FINALES QUANTITATIVE ET QUALITATIVE

L'expérience acquise par l'élaboration de l'enquête transversale, par le test des conditions d'enquête, du questionnaire et de la façon dont il a été perçu par les lycéens nous a permis, à partir de l'automne 2008, de réfléchir à des modes de recueil alternatifs.

Ceux-ci ont pris deux formes : une enquête dans les collèges alliant des outils quantitatifs (questionnaire) et des modes de recueil qualitatifs (le focus group), et une enquête cas-témoins, comparant les conditions de vie et de mobilité des jeunes accidentés et de témoins.

V.1. L'étude cas-témoins

Comme autre voie d'approche des jeunes adolescents, dans un premier temps, nous avons envisagé de recourir aux centres JAPD (Journées d'Appel pour la Défense Nationale) de la région Rhône-Alpes, en gardant la même démarche. Cette première alternative n'a pas pu aboutir faute d'accord de la direction du service national, de plus, elle présentait l'inconvénient de cibler des jeunes légèrement plus âgés que ne le prévoyait le protocole de l'enquête transversale.

Nous nous sommes donc recentrés sur notre outil de référence, le registre du Rhône, et nous avons opté pour une étude cas-témoins à partir du registre qui permet de comparer une population de jeunes accidentés à une autre population de jeunes de même âge et sexe non accidentés. L'objectif est alors de comparer les pratiques de mobilité des jeunes accidentés à celles des jeunes non-accidentés ainsi que leurs caractéristiques socio-économiques et territoriales.

Protocole

- La population cible : c'est la population des jeunes de 15 à 18 ans en 2009 (soit 14 à 17 ans en 2008) habitant dans le département du Rhône et disposant d'un téléphone.
- Les cas : il s'agit de jeunes de 14 à 17 ans, habitant dans le Rhône, accidentés sur le territoire du département du Rhône, au cours de l'année 2008, disposant d'un téléphone et qui acceptent de participer à l'étude. L'ARVAC leur envoie un premier courrier pour solliciter leur participation à l'étude, dans le cas d'enfants mineurs, une demande d'autorisation des parents est jointe. Compte tenu des premières réponses, il est possible qu'il faille étendre la période de recrutement au premier semestre 2009.
- Les témoins : ils seront recrutés parmi les jeunes de 15 à 18 ans en 2009 (14 à 17 ans en 2008) de même âge et sexe que les cas, habitants dans le Rhône et disposant d'un téléphone fixe.
- Le mode de passation du questionnaire : une fois que le questionnaire aura été définitivement validé, les enquêteurs seront formés au questionnaire. La passation se fera par téléphone, en aveugle : l'enquêteur ignore s'il s'agit d'un cas ou d'un témoin.

Marché

Compte tenu de la difficulté de recruter les témoins, il a été décidé de passer par une société de sondage. En effet, la seule voie possible, permettant de limiter les biais de recueil, était de recourir aux listes téléphoniques, et seul un institut de sondage avait la possibilité de recruter un échantillon de jeunes à partir de listes téléphoniques. Une fois le protocole établi, un appel d'offre a été rédigé et publié. Les réponses ont été examinées par un jury composé de membres du projet. Un prestataire a été sélectionné et un marché est en cours de finalisation.

L'institut de sondage retenu recevra la liste des cas, qui ont accepté de participer à l'étude. L'institut se charge de recruter les témoins correspondants, de solliciter l'accord des parents (dans le cas de jeunes mineurs) puis d'assurer la passation du questionnaire, par téléphone, auprès des cas et des témoins.

Etat d'avancement de l'étude

- Le prestataire a été sélectionné ; le marché est finalisé, il ne reste plus qu'à le valider et à le signer ;
- Une nouvelle demande d'accord du CCTRIS a été effectuée,
- Le recrutement des cas est en cours de finalisation ;
- Le questionnaire a été allégé et adapté pour une passation par téléphone ;
- Les moyens financiers ont été débloqués,
- La mise en œuvre de l'enquête devrait se dérouler, au cours de l'année scolaire 2009-2010, et si possible fin 2009 ou tout début 2010.

Remarque

Par rapport à l'enquête transversale, l'enquête cas-témoins présente à la fois des avantages et inconvénients.

Parmi les inconvénients propres à l'enquête cas-témoins :

- il est difficile d'appréhender après coup la mobilité des jeunes accidentés avant l'accident et après ;
- les témoins ne seront pas représentatifs de toute la population mais seulement des jeunes habitant dans le Rhône et disposant d'un téléphone fixe, ce qui risque d'exclure 10 à 15% des jeunes, peut-être parmi les populations les plus défavorisées ;
- Les jeunes sont plus difficiles à joindre au téléphone ou moins disponibles.

Parmi les avantages, on peut noter :

- Une meilleure prise en compte des accidentés, puisqu'ils sont tous sollicités, alors que dans l'enquête transversale, leur identification dépend du bon vouloir des répondants ;
- Une prise en compte de toute la population des jeunes, indépendamment du fait qu'ils soient scolarisés ou non, mais avec la contrainte de disposer d'un téléphone fixe. De ce fait, c'est la même population défavorisée qui risque de se retrouver assez peu représentée dans les deux cas.

Les populations défavorisées sont celles qui refusent le plus souvent de participer aux enquêtes et de répondre aux questionnaires quel que soit le mode de passation ; d'où l'intérêt de développer des approches complémentaires, comme les enquêtes plus qualitatives.

V.2. Perspectives de l'enquête qualitative

L'étude pilote s'achèvera dans le courant du mois de Décembre 2009 par l'entretien avec les parents d'élèves ayant participé au focus-group.

Cette étude pilote aura permis d'apprécier la cohérence des questions du questionnaire et d'y apporter les modifications nécessaires. Nous savons désormais quelles sont les conditions optimales pour diffuser le questionnaire (le faire pendant l'heure de vie de classe et en présence de quelques membres du projet) et pour entreprendre les focus-group (affirmer aux participants leur liberté d'expression, recours à une salle bien insonorisée, etc.)

Prochaines étapes

Une fois que nous aurons apportés les modifications nécessaires au questionnaire, nous entreprendrons nos investigations auprès d'autres collèges. A cet effet, nous contacterons à nouveau la chargée de mission *Actions éducatives et Partenariats* du département du Rhône qui, comme convenu, facilitera notre accès aux différents collèges au sein desquels nous comptons entreprendre l'étude qualitative.

Les principes des investigations resteront semblables à ceux de l'étude pilote :

- Diffuser le questionnaire auprès d'une classe par niveau, donc de la 6^{ème} à la 3^{ème}. Rappelons que s'intéresser aux plus jeunes permet d'appréhender l'évolution des pratiques de mobilité ;
- Entreprendre les focus-group uniquement auprès des classes de 4^{ème} et de 3^{ème} car notre population cible est celle des préadolescents ;
- Réaliser des entretiens individuels auprès des parents afin de compléter voire de corriger les informations obtenues par l'intermédiaire de leurs enfants.

La différence essentielle avec l'étude pilote ne portera que sur le caractère aléatoire de la sélection des classes (et par conséquent des élèves et des parents d'élèves) auprès desquelles nous mènerons l'étude. Aussi, pour un niveau donné, par exemple la classe de 3^{ème}, nous diffuserons le questionnaire auprès d'une classe de 3^{ème} tirée au sort et non une classe de 3^{ème} proposée par les responsables du collège.

Les démarches pour la réalisation de cette étude qualitative sont longues du fait que celle-ci se déroule sur trois temps (diffusion du questionnaire, focus-group et entretien avec les parents). Il importe à chaque fois de solliciter l'accord du collège mais aussi et surtout l'accord des élèves et des parents d'élèves. Vu la diversité et la qualité des données obtenues, le traitement des résultats prend du temps.

Parce que notre étude qualitative privilégie non pas la multiplicité des cas mais l'étude de cas, et parce qu'elle est « longitudinale », nous ne mènerons nos prochaines investigations qu'auprès de quatre autres collèges. Nous réfléchissons actuellement sur les meilleures conditions de sélection de ces collèges, aussi préférons-nous nous abstenir pour le moment d'énoncer de manière définitive les critères de cette sélection.

CONCLUSION

Ce rapport illustre bien les difficultés de mener des recherches approfondies sur une population de jeunes, encore mineurs, en particulier en milieu scolaire. En effet, le caractère pluridisciplinaire de l'étude est un premier handicap : la recherche affichée de liens potentiels entre les volets mobilité, santé, comportement à risque et le volet socioéconomique, familial et territorial apparaît comme une violation de l'intimité des jeunes. L'intérêt d'une telle exploration n'est pas évident et doit être argumenté.

Le milieu scolaire, en particulier, est un terrain extrêmement sensible et délicat à gérer. Les partenaires potentiels sont nombreux et les craintes à dissiper, nombreuses. Si l'adhésion des partenaires au niveau local est une condition préalable, elle ne suffit pas à elle seule à aplanir toutes les difficultés. Il ne faut pas sous estimer les freins au niveau institutionnel. Il faut à la fois gérer les demandes d'autorisation légales : CCTRIS, CNIL, inspection académique et rectorat, sans pour autant négliger les partenaires locaux : associations de parents d'élèves, responsables d'établissements, enseignants et élèves.

Il est indispensable de prendre le temps de recueillir l'adhésion de tous les acteurs potentiels, de prendre garde à ne pas froisser leur susceptibilité et anticiper et dissiper toute appréhension à l'égard d'une telle recherche avant de démarrer l'enquête car il suffit de l'opposition d'un des acteurs pour que tout soit remis en cause.

Une autre question, plus technique, mais également difficile à gérer est celle de l'adresse. En effet, il est difficile de qualifier à coup sûr le territoire de l'adolescent sans la connaissance exacte de son adresse, en particulier lorsque le domicile se situe à la frontière d'un quartier, d'un îlot ou d'une zone territoriale spécifique (zone urbaine sensible, IRIS). Ces différentes questions nous ont conduits à être vigilants à la fois sur la forme et sur le fond à chaque instant.

Les lycées enquêtés sont socialement marqués, ils illustrent bien les liens entre inégalités sociales, économiques, culturelles et territoriales. A cet égard, les caractères privés/publics, généraux/professionnels sont des indicateurs qui résument bien les différentes dimensions de l'iniquité sociale d'accès à l'éducation. A ces discriminations sociales, s'ajoute dans les lycées professionnels, une discrimination « transverse » liée au genre : selon les spécialités, un lycée va être à dominante masculine (Emile Béjuit) ou au contraire féminine (Don Bosco).

Les études pilote réalisées jusqu'à présent nous ont éclairés sur les nombreux pièges à éviter. En particulier, les questions ou variables pouvant avoir un rapport avec les caractéristiques ethniques de l'élève ou traitant de l'origine des élèves ou de leurs parents, même indirectement telles que la langue parlée à la maison, le lieu de naissance des parents, sont encore tabou ou trop sensibles. Faire allusion à de telles questions, à l'intérêt hypothétique, peut conduire à un raidissement des interlocuteurs et à leur opposition, directe ou indirecte, à l'étude quelles que soient les garanties et précautions présentées par ailleurs. En l'état actuel, il est peut-être préférable d'éviter de faire référence à de telles questions dans les enquêtes par questionnaire, sous peine de compromettre définitivement la recherche.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Amoros E., Martin J.-L., Laumon B. (2007), Estimating non-fatal road casualties in a large French county, using the capture-recapture method, *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 39, n°3, pp. 483-490.

Baudelot Ch., Estabiet R. (1992), *Allez les filles*, Paris, Le Seuil.

Barnet-Verzat Ch., Wolff F.-C. (2001), L'argent de poche versé aux jeunes : l'apprentissage de l'autonomie financière, *Economie et Statistique*, n°343, pp. 51-72.

Bihl A., Pfefferkorn R. (2008), *Le système des inégalités*, Paris, La Découverte.

Costes J.-M. (dir.) (2007), *Cannabis, données essentielles*, Saint-Denis, OFDT.

Djider Z., Murat F., Robin I. (2003), Motivation et performances scolaires : les filles creusent l'écart, *INSEE Première*, n°886.

FFSA, GEMA (2002), *L'indemnisation des victimes d'accidents graves*, Paris, Fédération française des Sociétés d'Assurances et Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances.

Fleury D., Peytavin J.-F., Alam T., Saint Gérard T., Medjkane M., Millot M. (2009), La dimension socioéconomique du risque dans une approche territoriale, communication au XLVI^{ème} colloque de l'ASRDLF, Clermont-Ferrand, 6-8 juillet.

Galland O. (1991), *Sociologie de la jeunesse. L'entrée dans la vie*, Paris, Armand Colin, 1991.

Jacquot A. (2003), De plus en plus de maisons individuelles, *INSEE Première*, n°885.

Haddak M., Pochet P., Vari J., Randrianovomanana E., Licaj I., Hours M., Chiron M., Mignot D. (2009), *Inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'exposition au risque routier chez les jeunes, état de l'art*, Rapport intermédiaire n°1 pour la DRI dans le cadre du PREDIT GO2, Lyon, INRETS (UMRESTTE) – LET, 50 p.

Insee (2008), *Enquête Nationale Transports et Déplacements 2007-2008. Questionnaire*, Paris, Insee, Direction Générale.

Pochet P., Haddak M., Licaj I., Vari J., Randrianovomanana E., Mignot D. (à paraître), *Différenciations et inégalités sociales de mobilité chez les jeunes. Analyses de l'enquête ménages déplacements de Lyon 2005-2006*, Projet Isomerr-Jeunes, Rapport intermédiaire n°3 pour la DRI dans le cadre du PREDIT GO2, Lyon, INRETS (UMRESTTE) – LET, Lyon.

Site de l'INSEE, données nationales : <http://www.insee.fr>.

TABLE DES MATIERES

RESUME	4
INTRODUCTION	5
I. BASES DE DONNEES ADMINISTRATIVES, DE MOBILITE, D'EXPOSITION AU RISQUE ROUTIER ET D'ACCIDENTS DE LA ROUTE DANS LE SYSTEME STATISTIQUE FRANÇAIS	7
<i>I.1. Les outils statistiques de recensement des accidents de la route</i>	<i>7</i>
<i>I.2. Les enquêtes auprès des ménages sur la mobilité</i>	<i>10</i>
<i>I.3. Outils de mise en commun et de diffusion des bases de données sociales.....</i>	<i>12</i>
<i>I.4. Conclusion</i>	<i>15</i>
II. METHODOLOGIE DE L'ENQUETE EPIDEMIOLOGIQUE TRANSVERSALE AUPRES DES LYCEENS DU RHONE ..	16
<i>II.1. Objectifs de l'enquête épidémiologique transversale.....</i>	<i>16</i>
<i>II.2. Matériel et méthodes</i>	<i>16</i>
II.2.1. Population cible	16
II.2.2. Nombre de sujets nécessaires	17
II.2.3. Plan de sondage des lycées	18
II.2.4. Questionnaire.....	19
II.2.5. Outils de «communication» mis en place	20
II.2.6. Contrôle et validation des données	20
II.2.7. Organisation du recueil, intervenants.....	21
II.2.8. Mode de circulation sécurisé des données	21
<i>II.3. Analyse statistique.....</i>	<i>22</i>
II.3.1. Résultats attendus	23
II.3.2. Refus du rectorat de l'Académie de Lyon.....	23
III. ENQUETE PILOTE DANS LES LYCEES	24
<i>III.1. Conditions et contexte de l'enquête.....</i>	<i>24</i>
<i>III.2. Caractéristiques générales des lycées et de leurs populations</i>	<i>25</i>
<i>Lycée Albert Camus</i>	<i>25</i>
<i>Lycée Emile Béjuit.....</i>	<i>26</i>
<i>Lycée Don Bosco</i>	<i>27</i>
<i>Lycée Notre Dame de Bellegarde</i>	<i>28</i>
<i>III.3. Les caractéristiques sociales générales</i>	<i>30</i>
III.3.1. Les parents, professions et études	30
III.3.2. Milieu social	31
III.3.3. Lieu d'habitation et situation familiale	34
III.3.4. Devoirs et scolarité	35
III.3.5. Les activités et les vacances.....	36
III.3.6. L'argent de poche	37
III.3.7. Télévision, console, ordinateur	38
<i>III.4. Caractéristiques épidémiologiques</i>	<i>39</i>
III.4.1. BSR- Permis de conduire et de moto	39
III.4.2. Les usagers de moto.....	41
III.4.3. Les usagers de vélo	42
III.4.4. Comportements en tant que piéton et en voiture.....	44
III.4.5. Les déplacements	45
III.4.6. La question de la confiance en soi et de la santé	46
III.4.7. Les accidents	49
<i>III.5. Remarques conclusives</i>	<i>50</i>
IV. L'ENQUETE PILOTE QUALITATIVE COLLEGE	52
<i>IV.1. Présentation de l'enquête</i>	<i>52</i>
IV.1.1. Le travail d'approche	53
IV.1.2. Le questionnaire	53
IV.1.3. Les focus group	55
<i>IV.2. Résultats préliminaires.....</i>	<i>58</i>
V. LES ENQUETES FINALES, QUANTITATIVES ET QUALITATIVES	66
<i>V.1. L'enquête cas témoins</i>	<i>66</i>
<i>V.2. Perspectives de l'enquête qualitative</i>	<i>68</i>
CONCLUSION	69
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	70